

Signature Not Verified
Digitally signed by VARVARA ZACHARAKI
Date: 2016.07.27 21:54:31 EEST
Reason: Signed PDF (embedded)
Location: Athens, Ethniko Typografio

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

27 Ιουλίου 2016 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **135**

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4408

Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

**Άρθρο 1
Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής
(Άρθρο 1 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Σκοπός του παρόντος Νόμου είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012).

2. Ο παρών Νόμος εφαρμόζεται για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εγχώριες (domestic) και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες (services).

3. Με τον παρόντα νόμο θεσπίζονται:

α) Οι κανόνες που διέπουν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν σε κράτος-μέλος, όπως οι κανόνες αυτοί ορίζονται στο Κεφάλαιο ΙΙ (άρθρα 4 έως 15),

β) τα κριτήρια που εφαρμόζονται για την έκδοση, την ανανέωση ή την τροποποίηση αδειών που προορίζονται για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην ελληνική επικράτεια, όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο ΙΙΙ (άρθρα 16 έως 25),

γ) οι αρχές και οι διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και την είσπραξη τελών σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο IV (άρθρα 26 έως 57).

**Άρθρο 2
Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής
(Άρθρο 2 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Το Κεφάλαιο ΙΙ (άρθρα 4 έως 15) δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες (services) σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών ή προαστιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Παρά τα προβλεπόμενα στο πρώτο εδάφιο του παρόντος άρθρου, όταν μια τέτοια σιδηροδρομική επιχείρηση τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επιχείρησης ή άλλης οντότητας (entity) που εκτελεί ή ενσωματώνει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, πλην των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 5. Το άρθρο 6 εφαρμόζεται επίσης στις εν λόγω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και της επιχείρησης ή οντότητας (entity) που την ελέγχει άμεσα ή έμμεσα.

2. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 8, 13 και του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57) του παρόντος Νόμου:

α) Τα τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή, τα οποία έχουν πλάτος γραμμής διαφορετικό του κυρίως σιδηροδρομικού δικτύου και προορίζονται για αποκλειστικά τουριστική λειτουργία ή έχουν μόνο ιστορική αξία.

β) Η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για ίδιες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων.

3. Οι διατάξεις του παρόντος Νόμου δεν εφαρμόζονται στις αστικές και προαστιακές μεταφορές που διενεργούνται στην υποδομή του μετρό, του τραμ και των ηλεκτροκίνητων μητροπολιτικών σιδηροδρόμων.

**Άρθρο 3
Ορισμοί
(Άρθρο 3 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

Για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, νοούνται ως:

1) «Σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, η κύρια δραστηριότητα της οποίας

είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη.

2) «Διαχειριστής υποδομής»: η επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικές επιχειρήσεις. Ως διαχειριστής υποδομής ορίζεται ο ΟΣΕ.

3) α) «Σιδηροδρομική υποδομή»: τα στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 62

β) «Εθνική σιδηροδρομική υποδομή»: η «σιδηροδρομική υποδομή» που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

4) «Διεθνής εμπορευματική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους-μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο.

5) «Διεθνής επιβατική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους-μέλους και ο κύριος σκοπός της οποίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα είναι δυνατόν να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον ένα σύνορο.

6) «Αστικές και προαστιακές υπηρεσίες (services)»: υπηρεσίες (services) μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό να εξυπηρετούν τις ανάγκες αστικού κέντρου ή αστικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής αστικής περιοχής σε συνδυασμό με τις ανάγκες μεταφορών μεταξύ ενός τέτοιου κέντρου ή αστικής περιοχής και των προαστίων του.

7) «Περιφερειακές υπηρεσίες (services)»: υπηρεσίες (services) μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών περιοχών.

8) «Διαμετακόμιση»: η διάσχιση εδάφους της Ένωσης, χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο έδαφος της Ένωσης.

9) «Εναλλακτική διαδρομή»: κάποια άλλη διαδρομή μεταξύ της ίδιας αφετηρίας και του ίδιου προορισμού με δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο διαδρομών για την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών εμπορευμάτων ή επιβατών από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

10) «Βιώσιμη εναλλακτική επιλογή»: πρόσβαση σε άλλη εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών οικονομικά αποδεκτή για τη σιδηροδρομική επιχείρηση που της επιτρέπει την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών εμπορευμάτων ή επιβατών.

11) «Εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών»: η εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62.

12) «Φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών»: οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity), υπεύθυνη για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62.

13) «Διασυνοριακή συμφωνία»: οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσοτέρων κρατών-μελών ή μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών που έχει ως σκοπό να διευκολύνει την παροχή διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

14) «Άδεια»: η έγκριση που χορηγείται από την αρχή αδειοδότησης (licensing authority) σε επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ικανότητά της να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ως σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ικανότητα αυτή μπορεί να περιοριστεί στην παροχή ορισμένων μόνον ειδών υπηρεσιών.

15) «Αρχή αδειοδότησης» (licensing authority): ο φορέας που είναι αρμόδιος για τη χορήγηση των αδειών εντός της ελληνικής επικράτειας. Ως αρχή αδειοδότησης ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του Ν. 3891/2010 (Α’188).

16) «Συμβατική συμφωνία»: συμφωνία μεταξύ αφενός των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου του διαχειριστή υποδομής.

17) «Εύλογο κέρδος»: συντελεστής απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων (own capital) που λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο, μεταξύ άλλων, των εσόδων ή την έλλειψη του κινδύνου, που αντιμετωπίζει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, και ευθυγραμμίζεται με τον μέσο συντελεστή του συγκεκριμένου τομέα κατά τα πρόσφατα έτη.

18) «Κατανομή»: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από το διαχειριστή υποδομής.

19) «Αιτών»: σιδηροδρομική επιχείρηση ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή και άλλα πρόσωπα ή νομικές οντότητες, όπως αρμόδιες αρχές δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προμηθευτούν (procure) χωρητικότητα υποδομής.

20) «Κορεσμένη υποδομή»: στοιχείο υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά από συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων χωρητικότητας.

21) «Σχέδιο βελτίωσης (enhancement) χωρητικότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τον μετριασμό των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα τον χαρακτηρισμό ενός στοιχείου υποδομής ως «κορεσμένης υποδομής».

22) «Συντονισμός»: η διαδικασία μέσω της οποίας ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής.

23) «Συμφωνία-πλαίσιο»: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά την κατανεμητέα χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου.

24) «Χωρητικότητα υποδομής»: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο.

25) «Δίκτυο»: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ένας διαχειριστής υποδομής.

26) «Δήλωση δικτύου»: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής.

27) «Σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα.

28) «Πίνακας δρομολογίων»: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.

29) «Γραμμές εναπόθεσης» (storage siding): παρακαμπτήριες γραμμές που διατίθενται ειδικά για την προσωρινή φύλαξη σιδηροδρομικών οχημάτων μεταξύ δύο μετακινήσεων.

30) «Βαριά (heavy) συντήρηση»: εργασίες οι οποίες δεν εκτελούνται στο πλαίσιο ελέγχου ρουτίνας ως τμήμα της καθημερινής λειτουργίας και απαιτούν να τεθεί το όχημα εκτός υπηρεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ

Άρθρο 4
Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 4 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του κράτους, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, που καθιερώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57), είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο.

Άρθρο 5
Διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των αρχών της αγοράς (Άρθρο 5 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και τις διαχειρίζονται υπ’ ευθύνη των διευθυντικών τους οργάνων, με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης.

Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους. Αυτό ισχύει ακόμη και όσον αφορά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που τους επιβάλλουν οι αρμόδιες αρχές, όπως αυτές ορίζονται από τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 12 του Ν. 3891/2010 (Α’ 188), όπως ισχύει, καθώς και τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτουν με τις εν λόγω αρχές.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταρτίζουν τα προγράμματα δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων τους. Τα προγράμματα αυτά καταρτίζονται με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επιπλέον, στα εν λόγω προγράμματα πρέπει να αναφέρονται τα μέσα επίτευξης αυτών των στόχων.

3. Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές γενικής πολιτικής που καθορίζουν τα αρμόδια Υπουργεία και λαμβανομένων υπόψη των εθνικών σχεδίων ή συμβάσεων (ενδεχομένως πολυετών), συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών προγραμμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες ιδίως:

α) Να καθορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7, 29 και 39 του παρόντος Νόμου,

β) να ελέγχουν την προσφορά και την εμπορία των υπηρεσιών μεταφορών και να καθορίζουν τις τιμές τους,

γ) να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις προμήθειές τους,

δ) να αυξάνουν το μερίδιο της αγοράς που τους ανήκει, να αναπτύσσουν νέες τεχνολογίες και νέες υπηρεσίες και να υιοθετούν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης,

ε) να αναλαμβάνουν νέες δραστηριότητες σε τομείς που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1370/2007.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι μέτοχοι σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου έχουν τη δυνατότητα να ορίσουν να απαιτείται η δική τους εκ των προτέρων έγκριση για

σοβαρές αποφάσεις σε θέματα επιχειρηματικής διαχείρισης, όπως συμβαίνει με τους μετόχους ιδιωτικών ανωνύμων εταιρειών, στο πλαίσιο του εταιρικού δικαίου. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των εξουσιών των εποπτικών φορέων δυνάμει του ισχύοντος εταιρικού δικαίου όσον αφορά τον ορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου.

ΤΜΗΜΑ 2
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΥΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 6
Λογιστικός διαχωρισμός
(Άρθρο 6 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Για τις δραστηριότητες που αφορούν, αφενός, την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστοί ισολογισμοί. Κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν μεταφέρονται στην άλλη.

2. Η διαχείριση της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας εξασφαλίζεται από ξεχωριστές οντότητες, ώστε να διασφαλίζεται η απόλυτη διάκριση μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας.

3. Για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, αφενός, και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και ισολογισμοί. Τα δημόσια κονδύλια τα οποία καταβάλλονται για δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ως κοινωφελούς υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1370/2007 στους σχετικούς λογαριασμούς και δεν μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.

4. Οι λογαριασμοί που αφορούν τους διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 τηρούνται κατά τρόπον που να επιτρέπει την παρακολούθηση της απαγόρευσης της μεταφοράς δημόσιων κονδυλίων από έναν τομέα δραστηριοτήτων σε άλλον και την παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη υποδομής και των πλεονασμάτων από λοιπές εμπορικές δραστηριότητες.

Άρθρο 7
Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής
(Άρθρο 7 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Τα βασικά καθήκοντα, τα οποία είναι καθοριστικά για μια δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, ανατίθενται στο διαχειριστή υποδομής της παραγράφου 2 ο οποίος δεν παρέχει καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα βασικά καθήκοντα του διαχειριστή είναι:

α) λήψη αποφάσεων για την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της κατανομής μεμονωμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων και

β) λήψη αποφάσεων για τη χρέωση χρήσης υποδομής, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, με την επιφύλαξη του άρθρου 29 παράγραφος 1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύναται να ανατίθεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιοδήποτε άλλο φορέα, η ευθύνη συνεισφοράς στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής μέσω επενδύσεων ή συντήρησης και χρηματοδότησης.

γ) Η εκπαίδευση του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή οποιουδήποτε άλλου φορέα που σχετίζεται με την ανάθεση του προηγούμενου εδαφίου.

2. Ο ΟΣΕ ασκεί τα καθήκοντα του διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκτασή της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Νόμου, του Ν. 3891/2010 (Α’188) και του Ν. 2671/1998 (Α’ 289), όπως ισχύουν.

3. Ο εταιρικός σκοπός του διαχειριστή υποδομής δεν μπορεί να περιλαμβάνει δραστηριότητες που εμπλέκονται σε παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, παρά μόνο κατ’ εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 1 παρ. 4 του Ν. 2671/1988 (Α’ 289), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν. 3891/2010 (Α’ 188).

Σε αντίθετη περίπτωση, τα καθήκοντα που περιγράφονται στο Κεφάλαιο IV τμήματα 2 και 3, εκτελούνται από άλλο φορέα, που δημιουργείται για αυτό το σκοπό, ο οποίος είναι ανεξάρτητος ως προς τη νομική του μορφή και την οργανωτική του δομή από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

4. Η ιδιότητα του μέλους οργάνου διοίκησης ή του διευθυντικού στελέχους του διαχειριστή υποδομής είναι ασυμβίβαστη με την ιδιότητα του μέλους οργάνου διοίκησης ή του διευθυντικού στελέχους σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν επιτρέπεται να μετέχει, καθ’ οιονδήποτε τρόπο, στο μετοχικό κεφάλαιο του διαχειριστή υποδομής. Η ασυμβίβαστη ιδιότητα του προηγούμενου εδαφίου καταλαμβάνει επίσης και τα συγγενικά πρόσωπα του μετόχου της επιχείρησης μέχρι τρίτου βαθμού κατά την έννοια του άρθρου 23α παρ. 5 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

5. Σε κάθε περίπτωση τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Κεφαλαίου IV τμήματα 2 και 3, που εκτελούνται είτε από τον διαχειριστή υποδομής είτε από άλλο φορέα, είναι οργανωτικά διαχωρισμένα.

ΤΜΗΜΑ 3
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

Άρθρο 8
Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής
(Άρθρο 8 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναπτύσσει την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Ένωσης συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης συνεργασίας με γειτονικές τρίτες χώρες. Προς τον σκοπό αυτό, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά τη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον πέντε (5) ετών, είναι ανανεώσιμη και αναρτάται στο διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Στα πλαίσια των άρθρων 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μπορεί επίσης να χορηγείται στο διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση επαρκής σε σχέση με τα καθήκοντά του σύμφωνα με την περίπτωση 2 του άρθρου 3, τις διαστάσεις της υποδομής και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Με όμοια απόφαση μπορεί να χρηματοδοτούνται αυτές οι επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης. Εν πάση περιπτώσει, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που εμφαίνονται στην παράγραφο 4.

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και τη χρηματοδότηση από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ο διαχειριστής της υποδομής καταρτίζει επιχειρησιακό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το σχέδιο καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση, διάθεση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται χρηματοοικονομική ισορροπία και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι οι γνωστοί αιτούντες και, κατόπιν αιτήσεώς τους, οι εν δυνάμει αιτούντες έχουν πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες και δυνατότητα να εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με το περιεχόμενο του επιχειρησιακού σχεδίου όσον αφορά τους όρους πρόσβασης και χρήσης, τη φύση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής πριν από την έγκρισή του από τον διαχειριστή υποδομής. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, κατά την κατάρτιση του επιχειρησιακού (business) σχεδίου του διαχειριστή υποδομής, έχει τις αρμοδιότητες της παραγράφου 3 του άρθρου 56.

4. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε (5) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

5. Η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 κρατική χρηματοδότηση προκαταβάλλεται ανά μήνα στο διαχειριστή υποδομής. Για τον προσδιορισμό της λαμβάνεται υπόψη το εγκεκριμένο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 3429/2005 (Α’314), επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής.

Άρθρο 9
Διαφανής διαγραφή χρεών
(Άρθρο 9 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Για τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ, με σκοπό να μην παρακωλύεται η υγιής οικονομική διαχείριση, καθώς και η εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 13 «Ρυθμίσεις χρεών» του Ν. 3891/2010 (Α’188), όπως αυτό έχει αντικατασταθεί με την παρ. 3 του άρθρου 17 του Ν. 4337/2015 (Α’129).

ΤΜΗΜΑ 4
ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Άρθρο 10
Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή
(Άρθρο 10 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η πρόσβαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 και στην υποδομή που εξυπηρετεί ή μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χορηγείται, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή

με σκοπό την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα, κατά την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών, να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών που βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62.

3. Μετά από αίτημα των συναφών αρμόδιων αρχών ή των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55 καθορίζει αν ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη.

4. Ως προς τη διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής της παραγράφου 3, τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 869/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2014 για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (ΕΕ L239/12.8.2014).

Άρθρο 11
Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών
(Άρθρο 11 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με απόφαση του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να περιορίζεται το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 σε υπηρεσίες (services) μεταξύ ενός σημείου αναχώρησης και ενός σημείου προορισμού, οι οποίες διέπονται από μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είναι σύμφωνες με την ισχύουσα ενωσιακή και εθνική νομοθεσία. Ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να επιφέρει περιορισμό του δικαιώματος επιβίβασης σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής συγκεκριμένης υπηρεσίας και αποβίβασης σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκόμενων εντός της ελληνικής επικράτειας, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η άσκηση αυτού του δικαιώματος θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Το ζήτημα αν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μίας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζεται από το ρυθμιστικό φορέα του άρθρου 55, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης και προκαθορισμένων κριτηρίων, κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε από τους κατωτέρω:

α) Της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

β) του διαχειριστή της υποδομής,

γ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν τις δημόσιες υπηρεσίες παρέχουν στον σχετικό ρυθμιστικό φορέα τις πληροφορίες που ευλόγως απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει τις παρεχόμενες από αυτά τα μέρη πληροφορίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη εντός ενός μηνός από τη λήψη του αιτήματος. Ο ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου ευλόγου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε, εντός έξι (6) εβδομάδων από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών.

3. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου, και τους όρους υπό τους οποίους, οποιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης:

α) η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

β) ο διαχειριστής της υποδομής,

γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

4. Ως προς τη διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1, 2 και 3 τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 869/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2014 για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (ΕΕ L239/1 της 12.8.2014).

5. Κατά των αποφάσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 μπορεί να ασκηθούν ένδικα βοηθήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 του Ν. 3891/2010 (Α’188).

Άρθρο 12
Εισφορά που επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών
(Άρθρο 12 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11, παράγραφος 2, με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών του Ν. 4199/2013 (Α’216), μπορεί, με βάση τους όρους του παρόντος άρθρου, να επιβάλλεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών εισφορά για την εκμετάλλευση συνδέσεων οι οποίες πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών της ελληνικής επικράτειας.

Στην περίπτωση αυτή, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εθνικών ή διεθνών μεταφορών επιβατών υπόκεινται στην ίδια εισφορά για την εκμετάλλευση των συνδέσεων.

2. Σκοπός της εισφοράς είναι η αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο. Τα έσοδα από τις εισφορές που καταβάλλονται ως αντιστάθμιση δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ποσό, το οποίο απαιτείται για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που συνεπάγονται οι συναφείς υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων (receipts) και ενός εύλογου (reasonable) κέρδους για την εκπλήρωση (discharging) αυτών των υποχρεώσεων.

3. Η εισφορά διέπεται από το δίκαιο της Ένωσης, με τήρηση ιδίως των αρχών της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας, ιδίως μεταξύ της μέσης τιμής της υπηρεσίας μεταφοράς και του επιπέδου της εισφοράς. Το σύνολο των επιβληθεισών εισφορών κατά την παρούσα παράγραφο δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για την οποία επιβάλλονται.

4. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών τηρούν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης των εισφορών και της χρήσης τους. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων παρέχει τις πληροφορίες αυτές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 13
Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες
(Άρθρο 13 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χωρίς διακρίσεις, την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που καθορίζεται στο σημείο 1 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 62, σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές.

3. Προκειμένου να εξασφαλισθούν πλήρης διαφάνεια και ίση πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχεία α’, β’, γ’, δ’, ζ’ και θ’ του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 καθώς και η παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας ή φορέα που επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει κυρίαρχη θέση στην εθνική αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για την οποία χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών οργανώνονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανεξάρτητοι από την εταιρεία ή τον φορέα σε επίπεδο οργάνωσης και λήψης αποφάσεων. Η ανεξαρτησία αυτή δεν συνεπάγεται τη σύσταση χωριστής νομικής οντότητας για τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, και μπορεί να υλοποιείται με την οργάνωση διακριτών τμημάτων εντός μιας και μόνο νομικής οντότητας.

Όσον αφορά όλες τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62, ο φορέας εκμετάλλευσης και η εταιρεία ή φορέας έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως.

Όταν υπεύθυνος για τη λειτουργία της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής υποδομής ή ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο διαχειριστή υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου θεωρείται ότι αποδεικνύεται με την τήρηση των απαιτήσεων του άρθρου 7.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της ΓΑΙΑΟΣΕ, καθορίζονται: α) οι εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, όπως αυτές ορίζονται από την περίπτωση 11 του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου, που βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας και β) οι εγκαταστάσεις της περίπτωσης α’ του παρόντος εδαφίου στις οποίες ο διαχειριστής υποδομής ασκεί τα καθήκοντα του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σύμφωνα με την περίπτωση 12 του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου. Η εν λόγω απόφαση μπορεί να αναθεωρείται όταν αυτό καθίσταται αναγκαίο.

4. Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών του σημείου 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 λαμβάνουν απάντηση εντός εύλογου χρονικού ορίου που ορίζει ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55. Τέτοια αιτήματα μπορούν να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. Αυτό δεν υποχρεώνει το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Όταν τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αφορούν την πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών την οποία διαχειρίζεται φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στην παράγραφο 3, ο εν λόγω φορέας αιτιολογεί γραπτώς κάθε αρνητική απόφαση και αναφέρει τις βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές σε άλλες εγκαταστάσεις.

5. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62, αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί τον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα χρήσης χωρητικότητας της οικείας εγκατάστασης βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο αιτών μπορεί να προσφύγει στο ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55, ο οποίος εξετάζει την υπόθεση και λαμβάνει μέτρα, κατά περίπτωση, για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της χωρητικότητας διατίθεται στον αιτούντα.

6. Αν μια εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62, δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο (2) συναπτά έτη και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στο φορέα εκμετάλλευσής της βάσει αποδεδειγμένων αναγκών, ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει

δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση ως σιδηροδρομική εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, εν όλω ή εν μέρει, εκτός αν ο φορέας εκμετάλλευσής της αποδείξει ότι μια εν εξελίξει διαδικασία μετατροπής εμποδίζει τη χρήση της από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

7. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

8. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν υπό μορφή βοηθητικών υπηρεσιών, ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών απαριθμούμενων στο σημείο 4 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 από τον διαχειριστή υποδομής ή από άλλους φορείς εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης δεν υποχρεούται να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των εν λόγω υπηρεσιών, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

ΤΜΗΜΑ 5
ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Άρθρο 14
Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες
(Άρθρο 14 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σε διασυνοριακές συμφωνίες δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ούτε περιορίζουν την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές υπηρεσίες.

2. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε διασυνοριακή συμφωνία πριν από τη σύναψή της όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες με κράτη-μέλη.

3. Με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών-μελών, βάσει του δικαίου της Ένωσης, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την πρόθεσή του να αρχίσει διαπραγματεύσεις και να συνάψει νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες.

4. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει τακτικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τυχόν διαπραγματεύσεις αυτού του είδους και, κατά περίπτωση, την καλεί να συμμετάσχει σε αυτές ως παρατηρήτρια.

5. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εφαρμόζει προσωρινά και/ή συνάπτει νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης και δεν θίγουν το στόχο και το σκοπό της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης.

ΤΜΗΜΑ 6
ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Άρθρο 15
Υποβολή των αναγκαίων πληροφοριών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή
(Άρθρο 15 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Για την παρακολούθηση της αγοράς από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σεβόμενο τον ρόλο των κοινωνικών εταίρων, υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε ετήσια βάση τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2015 σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 181/1 της 9.7.2015).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III
ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1
ΑΡΧΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Άρθρο 16
Αρχή αδειοδότησης
(Άρθρο 16 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Ως αρχή αδειοδότησης, η οποία είναι υπεύθυνη για την έκδοση των αδειών της περίπτωσης 14 του άρθρου 3 και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει το παρόν Κεφάλαιο (άρθρα 16 έως 25), ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων («Ρ.Α.Σ.») του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010 (Α’188).

Η αρχή αδειοδότησης δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή οντότητες.

ΤΜΗΜΑ 2
ΟΡΟΙ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Άρθρο 17
Γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις
(Άρθρο 17 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Κάθε επιχείρηση εγκατεστημένη στην ελληνική επικράτεια δικαιούται να ζητήσει άδεια στην αρχή αδειοδότησης.

2. Δεν χορηγούνται άδειες ούτε παρατείνεται η ισχύς τους, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

3. Κάθε επιχείρηση η οποία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου (άρθρα 16 έως 25) δικαιούται να λάβει άδεια.

4. Δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτονται από το παρόν Κεφάλαιο (άρθρα 16 έως 25), εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες.

5. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/171 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 4ης Φεβρουαρίου 2015 σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΕΕ L 29/3 της 5.2.2015).

6. Η άδεια της παραγράφου 3 δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Απαραίτητη επίσης προϋπόθεση είναι η χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφάλειας από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Π.δ. 160/2007 (Α’201) και η παροχή πρόσβασης από το διαχειριστή υποδομής. Η παροχή πρόσβασης υλοποιείται με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του παρόντος, η οποία κοινοποιείται στο ρυθμιστικό φορέα με ευθύνη του διαχειριστή υποδομής.

7. Όποιος χρησιμοποιεί την εθνική σιδηροδρομική υποδομή χωρίς την άδεια της περίπτωση 14 του άρθρου 3, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών. Στην περίπτωση αυτή το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει και τη δήμευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά την τέλεση της παράβασης του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρο 18
Όροι απόκτησης της άδειας και αίτηση για την άδεια
(Άρθρο 18 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην αρχή αδειοδότησης, ήδη πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της, ότι μπορεί να πληροί, ανά πάσα στιγμή, ορισμένες απαιτήσεις αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης, οι οποίες καθορίζονται στα άρθρα 19 έως 22.

Για τον σκοπό αυτό, κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας, παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες.

2. Η αίτηση για την παροχή άδειας αναφέρει, κατ’ελάχιστον, το είδος των μεταφορικών υπηρεσιών (επιβατικών ή/και εμπορευματικών), την γεωγραφική κάλυψη των υπηρεσιών αυτών (όλο ή ορισμένο μέρος του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου) και την πληροφορία εάν η δραστηριότητα της επιχείρησης θα αφορά μόνο την παροχή έλξης σε οχήματα άλλων μεταφορέων η την παροχή πλήρων συρμών.

Το έντυπο αίτησης για την παροχή άδειας, καθώς και ο κατάλογος όλων των απαιτούμενων εγγράφων, και του περιεχομένου τους, που τη συνοδεύουν περιλαμβάνονται σε σχετικό αναλυτικό οδηγό της αρχής αδειοδότησης, που δημοσιοποιείται στην ιστοσελίδα της, επικαιροποιείται όταν απαιτείται και χορηγείται με μέριμνά της.

Εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή αίτησης, η αρχή αδειοδότησης πληροφορεί την επιχείρηση ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί πρόσθετες πληροφορίες. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί κατά δύο (2) εβδομάδες σε εξαιρετικές περιστάσεις και η επιχείρηση ενημερώνεται σχετικά. Μόλις παραλάβει τις συμπληρωματικές πληροφορίες, η αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την επιχείρηση εντός μέγιστης προθεσμίας ενός (1) μηνός εάν ο φάκελος είναι πλήρης.

Η αίτηση συνοδεύεται από παράβολο υπέρ του Δημοσίου ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ. Το εν λόγω ποσό αποτελεί δημόσιο έσοδο. Το ύψος του ποσού του παραβόλου δύναται να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της αρχής αδειοδότησης.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της αρχής αδειοδότησης, εξειδικεύονται, συμπληρώνονται και τροποποιούνται τα έγγραφα και πιστοποιητικά, καθώς το περιεχόμενο των αιτήσεων, η διαδικασία και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 19 έως 22 του παρόντος Νόμου. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου διατηρείται σε ισχύ η απόφαση Φ4/οικ.1594/107/2012 (Β’56) του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 19
Απαιτήσεις αξιοπιστίας
(Άρθρο 19 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Για την απόδειξη της συνδρομής των απαιτήσεων αξιοπιστίας, η επιχείρηση, η οποία υποβάλλει αίτηση άδειας ή τα αρμόδια για τη διαχείρισή της άτομα οφείλουν να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα, περιλαμβανομένων των αδικημάτων εμπορικού χαρακτήρα,

β) να μην έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας πτώχευσης,

γ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές παραβάσεις νομοθετικών διατάξεων που ισχύουν στον τομέα των μεταφορών,

δ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές ή κατ’ εξακολούθηση παραβάσεις υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινωνική ή εργατική νομοθεσία, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων δυνάμει της νομοθεσίας περί προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων, καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από την τελωνειακή νομοθεσία, στην περίπτωση εταιρείας η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες.

Άρθρο 20
Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας
(Άρθρο 20 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά τη χρηματοοικονομική επιφάνεια θεωρείται ότι πληρούνται, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, οι οποίες καθορίζονται με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 12 μηνών.

Για επιχειρήσεις με ετήσια έσοδα κάτω των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) ευρώ από δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών, η απαίτηση όσον αφορά την ικανότητά τους να ανταποκριθούν σε υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις τους για περίοδο 12 μηνών από την έναρξη των μεταφορών, πληρούται εάν η επιχείρηση είναι σε θέση να αποδείξει ότι το καθαρό της κεφάλαιο ανέρχεται σε τουλάχιστον εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ.

2. Η αρχή αδειοδότησης ελέγχει τη χρηματοοικονομική επιφάνεια ιδίως μέσω των ετήσιων λογαριασμών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν είναι σε θέση να υποβάλει ετήσιους λογαριασμούς, μέσω του ισολογισμού της. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας παρέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες του Παραρτήματος III του άρθρου 62.

3. Η αρχή αδειοδότησης θεωρεί ότι η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν διαθέτει οικονομική επιφάνεια εάν παρατηρούνται σημαντικές ή συχνές καθυστερήσεις της καταβολής φόρων ή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης συνεπεία της δραστηριότητας της επιχείρησης.

4. Η αρχή αδειοδότησης μπορεί να απαιτεί την υποβολή έκθεσης λογιστικού ελέγχου και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμιευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά περιλαμβάνουν τα στοιχεία του Παραρτήματος III του άρθρου 62.

Άρθρο 21
Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας
(Άρθρο 21 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια πληρούνται όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας είναι σε θέση να αποδείξει ότι διαθέτει ή θα διαθέτει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις ή πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια.

Άρθρο 22
Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης
(Άρθρο 22 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι επαρκώς ασφαλισμένη ή διαθέτει επαρκείς εγγυήσεις βάσει όρων της αγοράς ώστε να καλύπτεται κατ’ εφαρμογή της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά, τους επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Παρά την υποχρέωση αυτή, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες και το προφίλ κινδύνου των διαφόρων ειδών υπηρεσιών, ιδιαίτερα δε των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που σχετίζονται με τον πολιτισμό ή την κληρονομιά.

2. Η κάλυψη αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως από ζημίες οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ή στις εγγυητικές επιστολές προς κάλυψη των επαρκών εγγυήσεων, για τις εξής περιπτώσεις:

α. θανάσιμος τραυματισμός προσώπων,

β. σωματική βλάβη προσώπων,

γ. υλικές ζημίες οι οποίες προξενήθηκαν σε πρόσωπα τα οποία δεν ανήκουν στο προσωπικό του λήπτη ασφάλισης ή εγγύησης (δηλαδή της σιδηροδρομικής επιχείρησης),

δ. υλικές ζημίες σε πράγματα (κινητά ή ακίνητα) αλλά και ζώα που μεταφέρονται με την ασφαλισμένη ή υπό εγγύηση αμαξοστοιχία (βαγόνι ή/και ελκτική μηχανή),

ε. ζημίες σε όμορες, της σιδηροδρομικής υποδομής ιδιοκτησίες ή εγκαταστάσεις.

3. Στα ανώτατα όρια κάλυψης της αστικής ευθύνης της σιδηροδρομικής επιχείρησης για κάθε ατύχημα περιλαμβάνονται το κεφάλαιο, οι τόκοι, τα δικαστικά έξοδα, τα ποσά που επιδικάζονται για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη και κάθε φύσεως αμοιβές τρίτων, ωστόσο δεν είναι δυνατόν να υπερβούν τα αναγραφόμενα, στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ή στις εγγυητικές επιστολές, ποσά για κάθε είδος κινδύνου ο οποίος καλύπτεται με αυτά ή αυτές. Ατυχήματα ή ζημίες που οφείλονται σε ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο, θεωρούνται ότι αποτελούν ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο.

4. Τα ελάχιστα όρια αποζημίωσης για τα οποία θα πραγματοποιείται η κάλυψη αστικής ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι τρίτων, κατά τη διάρκεια και στο πλαίσιο της εκτέλεσης των συμβατικών τους υποχρεώσεων, θα είναι τα εξής:

α. Για υλικές ζημίες (θετικές ή αποθετικές) σε πράγματα τρίτων, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιωθέντων τρίτων: είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ ανά περιστατικό,

β. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων κατά άτομο: διακόσιες χιλιάδες (200.000) ευρώ ανά περιστατικό,

γ. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων, μετά από ομαδικό ατύχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των παθόντων: ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ ανά περιστατικό,

δ. το αθροιστικό ανώτατο όριο ευθύνης θα είναι κατ’ ελάχιστον πέντε εκατομμύρια (5.000.000) ευρώ.

5. Η ασφαλιστική εταιρεία ή το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα θα υποχρεούται να αποκρούει οποιαδήποτε αγωγή εγερθεί κατά των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των Συμβούλων ή και μέρους ή του συνόλου του προσωπικού αυτών με την αιτίαση αποκλειστικής ευθύνης τους ή συνυπαιτιότητάς τους στην πρόκληση βλάβης ή ζημίας από πράξη ή παράλειψη των παραπάνω προσώπων, οι οποίοι καλύπτονται, από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή την εγγυητική επιστολή, για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων, καταβάλλει δε κάθε ποσό για βλάβη ή/και ζημία που προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη των ως άνω.

6. Η ασφαλιστική εταιρεία ή το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα θα καταβάλλει κάθε ποσό εγγύησης για άρση τυχόν κατασχέσεων και λοιπών βαρών που σχετίζονται με την αστική ευθύνη μέσα στα όρια των ποσών που αναφέρονται εκάστοτε ως ανώτατα όρια ευθύνης των ασφαλιστών ή εγγυητών.

ΤΜΗΜΑ 3
ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Άρθρο 23
Εδαφική και χρονική ισχύς και ενημέρωση της αρχής αδειοδότησης (Άρθρο 23 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Η άδεια ισχύει στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης.

2. Η άδεια ισχύει ενόσω η σιδηροδρομική εκμετάλλευση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που καθορίζει το παρόν Κεφάλαιο. Με τη συμπλήρωση πέντε (5) ετών, αλλά και ανά πέντε έτη, από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, προβαίνοντας σε επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης που τηρούνται στο φάκελο που διατηρεί, προκειμένου να διαπιστώσει εάν εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια.

Πέραν της ανά πενταετία εξέτασης των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης, η αρχή αδειοδότησης παρακολουθεί αδιαλείπτως την τήρηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια.

3. Ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκληση άδειας μπορούν να περιλαμβάνονται στην ίδια την άδεια.

4. Η άδεια είναι αμεταβίβαστη και αποκλείεται η εκχώρησή της.

5. Η αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση, οφείλει να ενημερώνει, υποβάλλοντας τα σχετικά συμπληρωματικά στοιχεία εντός τριάντα (30) ημερών, την αρχή αδειοδότησης, για οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων της χορηγήθηκε η άδεια, και ιδίως για τις μεταβολές στα πρόσωπα των νομίμων εκπροσώπων, των χρηματοοικονομικών της στοιχείων, του οργανογράμματος και του καθεστώτος κάλυψης της αστικής της ευθύνης, καθώς και στα θέματα που αφορούν την επαγγελματική ικανότητα.

6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια από την αρχή αδειοδότησης άλλου κράτους-μέλους και οι οποίες σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή οφείλουν να ενημερώνουν την αρχή αδειοδότησης με κοινοποίηση της άδειάς τους πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων τους στην ελληνική επικράτεια, προκειμένου η αρχή αδειοδότησης να είναι σε θέση να παρακολουθεί και να ελέγχει την τήρηση των απαιτήσεων που θεσπίζονται με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 24
Προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση (Άρθρο 24 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Αν υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου, και ιδίως εκείνες του άρθρου 18, η αρχή αδειοδότησης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να εξετάσει αν οι απαιτήσεις αυτές πληρούνται πράγματι.

Εάν η αρχή αδειοδότησης κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις, αναστέλλει ή ανακαλεί την άδειά της, ενημερώνοντας το διαχειριστή υποδομής και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Εάν η αρχή αδειοδότησης έχει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος Κεφαλαίου από σιδηροδρομική επιχείρηση της οποίας την άδεια έχει εκδώσει η αρχή αδειοδότησης άλλου κράτους-μέλους, ενημερώνει αμελλητί την αρχή αυτήν.

3. Ανεξάρτητα από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται λόγω μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, η αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά η σιδηροδρομική επιχείρηση, με την προϋπόθεση ότι η ασφάλεια δεν διακυβεύεται. Ωστόσο, η ισχύς της προσωρινής άδειας δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

4. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση διακόψει τη δραστηριότητά της επί έξι (6) μήνες ή δεν την αρχίσει εντός έξι (6) μηνών από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης μπορεί να αποφασίσει ότι πρέπει να υποβληθεί εκ νέου αίτηση έγκρισης ή ότι η άδεια αναστέλλεται.

Σε περίπτωση έναρξης δραστηριοτήτων, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να ζητήσει μεγαλύτερη προθεσμία, λόγω της ιδιαιτερότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

5. Η αρχή αδειοδότησης μπορεί να απαιτήσει από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγήσει άδεια να της υποβάλει εκ νέου την άδεια αυτή για έγκριση, σε περίπτωση μεταβολής η οποία επηρεάζει τη νομική κατάσταση της επιχείρησης, ιδίως μάλιστα σε περίπτωση συγχώνευσης ή εξαγοράς. Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν η αρχή αδειοδότησης κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.

6. Αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταβάλει ή να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε σημαντικό βαθμό, η άδεια πρέπει να υποβάλλεται στην αρχή αδειοδότησης για επανεξέταση.

7. Η αρχή αδειοδότησης δεν επιτρέπει σε σιδηροδρομική επιχείρηση, εναντίον της οποίας έχει κινηθεί πτωχευτική ή ανάλογη διαδικασία, να διατηρήσει την άδεια, εάν πεισθεί ότι δεν υπάρχουν ρεαλιστικές προοπτικές ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανάκαμψης της επιχείρησης σε λογικό χρονικό διάστημα.

8. Όταν η αρχή αδειοδότησης εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μια άδεια, ενημερώνει αμέσως τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σχετικά. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμέσως τις αρχές αδειοδότησης των λοιπών κρατών-μελών.

Άρθρο 25
Διαδικασία χορήγησης αδειών (Άρθρο 25 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι διαδικασίες χορήγησης αδειών δημοσιεύονται στο διαδικτυακό τόπο της αρχής αδειοδότησης και ενη-

μερώνεται σχετικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η αρχή αδειοδότησης τηρεί Μητρώο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων με τα στοιχεία κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης που λαμβάνει άδεια, το είδος των μεταφορών που διενεργεί, καθώς και τη γεωγραφική κάλυψη που παρέχει. Το Μητρώο, το οποίο θα είναι ενήμερο κάθε μεταβολής, θα αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο της αρχής αδειοδότησης και θα αποστέλλεται και στους αρμόδιους φορείς της Ένωσης.

2. Η αρχή αδειοδότησης αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης το συντομότερο δυνατόν και οπωσδήποτε εντός τριών (3) μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, ιδίως δε των στοιχείων που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 62. Η αρχή αδειοδότησης λαμβάνει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται αμελλητί στην επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης, αναφέρονται σχετικοί λόγοι.

3. Οι αποφάσεις της αρχής αδειοδότησης υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται με το άρθρο 34 του Ν. 3891/2010 (Α’188).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
ΧΡΕΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΤΜΗΜΑ 1
ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 26
Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας υποδομής
(Άρθρο 26 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής ακολουθούν τις αρχές που θέτει ο παρών νόμος και επιτρέπουν, με τον τρόπο αυτό, στο διαχειριστή υποδομής να διαθέσει στην αγορά και να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας της υποδομής.

Άρθρο 27
Δήλωση δικτύου
(Άρθρο 27 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους, το οποίο δεν υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της εν λόγω δήλωσης. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στη διαδικτυακή πύλη του διαχειριστή υποδομής και είναι προσβάσιμο μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης την οποία δημιουργούν οι διαχειριστές υποδομής των κρατών-μελών στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 40.

2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο Παράρτημα IV του άρθρου 62.

3. Η δήλωση δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται.

4. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις (4) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής.

Άρθρο 28
Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής
(Άρθρο 28 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

ΤΜΗΜΑ 2
ΤΕΛΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 29
Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών
(Άρθρο 29 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζονται με την Φ4/54510/4872/06 (Β ’745) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η ισχύς της εν λόγω απόφασης διατηρείται έως την έκδοση της απόφασης κατ’εξουσιοδότηση της διάταξης της παραγράφου 3 του άρθρου 31.

Η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής, σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

2. Εκτός από τις περιπτώσεις ειδικών ρυθμίσεων δυνάμει του άρθρου 32 παράγραφος 3, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου του.

3. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η εφαρμογή του συστήματος χρέωσης συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη για διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές ισοδύναμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη είναι σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

4. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχουν οι αιτούντες.

Άρθρο 30
Κόστος υποδομής και λογαριασμοί
(Άρθρο 30 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Λαμβανομένων δεόντως υπόψη των θεμάτων ασφάλειας, καθώς και συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, αφενός οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη.

Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αναλαμβάνει την παρακολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής της συμβατικής συμφωνίας, καθώς και τη διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών της σε περίπτωση διαφοράς.

3. Τα κίνητρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υλοποιούνται μέσω της συμβατικής συμφωνίας της παραγράφου 2 ή μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα ή μέσω συνδυασμού κινήτρων για τη μείωση αφενός του κόστους στη συμβατική συμφωνία και αφετέρου του επιπέδου χρέωσης μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα.

Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αναλαμβάνει την εποπτεία εφαρμογής του συστήματος παροχής κινήτρων, υποβάλλοντας σχετικές εκθέσεις στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η ισχύς της Φ35/οικ.63186/3187/19.10.15 (Β’2333) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διατηρείται έως την υλοποίηση των κινήτρων κατ’εξουσιοδότηση της διάταξης του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

4. Εάν υλοποιηθούν τα κίνητρα της παραγράφου 1 μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα, η υλοποίηση βασίζεται σε ανάλυση των επιτεύξιμων μειώσεων του κόστους, με την επιφύλαξη των εξουσιών του ρυθμιστικού φορέα για την επανεξέταση της χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 56.

5. Οι όροι της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και η οργάνωση των πληρωμών που θα συμφωνηθούν για την παροχή χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, συμφωνούνται εκ των προτέρων ώστε να καλύπτουν ολόκληρη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

6. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνουν τους αιτούντες, και κατόπιν αιτήματός τους, τους εν δυνάμει αιτούντες, και τους παρέχουν τη δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους καταλλήλως σχετικά με το περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας πριν από την υπογραφή της. Η συμβατική συμφωνία αναρτάται στο διαδικτυακό τόπο του διαχειριστή υποδομής εντός μηνός από τη σύναψή της.

Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει τη συνέπεια μεταξύ των διατάξεων της συμβατικής συμφωνίας και του επιχειρησιακού σχεδίου.

7. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και τηρεί μητρώο των περιουσιακών του στοιχείων και των περιουσιακών στοιχείων για τη διαχείριση των οποίων είναι υπεύθυνος, που θα χρησιμεύει στην εκτίμηση της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συντήρηση ή την αντικατάστασή τους. Αυτό θα συνοδεύεται από στοιχεία των δαπανών για τη βελτίωση και ανανέωση της υποδομής.

8. Ο διαχειριστής υποδομής θεσπίζει μέθοδο επιμερισμού του κόστους στις διάφορες κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η μέθοδος αυτή αναπροσαρμόζεται περιοδικά με βάση την καλύτερη διεθνή πρακτική.

Άρθρο 31
Αρχές χρέωσης
(Άρθρο 31 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αντίστοιχα και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους.

2. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν στο ρυθμιστικό φορέα όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη, ούτως ώστε ο ρυθμιστικός φορέας να είναι σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντά του, σύμφωνα με το άρθρο 56. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι σε θέση, εν προκειμένω, να αποδείξουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ότι τα τέλη υποδομής και παροχής υπηρεσιών που τιμολογούνται πραγματικά στη σιδηροδρομική επιχείρηση, σύμφωνα με τα άρθρα 30 έως 37, συμφωνούν με τη μεθοδολογία, τους κανόνες και τα κριτήρια και, εφόσον συντρέχει η περίπτωση, με τα τιμολόγια που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 32, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (service).

Οι τρόποι υπολογισμού του κόστους που προκύπτει άμεσα από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας ορίζονται από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 12ης Ιουνίου 2015 (ΕΕ L 148/17 της 13.6.2015).

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά στις λεπτομέρειες αυτές κατά τη διάρκεια περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τέσσερα

(4) έτη από την έναρξη ισχύος του εν λόγω Εκτελεστικού Κανονισμού. Εντός τεσσάρων (4) ετών από την έναρξη ισχύος του, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, καθορίζονται το πλαίσιο, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τις διατάξεις του ως άνω Εκτελεστικού Κανονισμού, και καταργούνται οι διατάξεις της απόφασης της παραγράφου 1 του άρθρου 29. Η εν λόγω απόφαση μπορεί να αναθεωρείται όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Με όμοια απόφαση δύναται να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικά με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

4. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

5. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να τροποποιούνται ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Κάθε τέτοια τροποποίηση διαφοροποιείται σύμφωνα με το μέγεθος της προκαλούμενης επίπτωσης.

Ως προς τις ακολουθητέες διαδικασίες για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/429 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 13ης Μαρτίου 2015 (ΕΕ L 70/36 της 14.3.2015).

Οποιαδήποτε τέτοια τροποποίηση των τελών υποδομής με σκοπό να ληφθεί υπόψη το κόστος φαινομένων θορύβου, στηρίζει τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών οχημάτων με την πλέον οικονομικά βιώσιμη διαθέσιμη τεχνολογία πέδησης χαμηλού θορύβου.

Ο καταλογισμός περιβαλλοντικού κόστους, ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εντούτοις, μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση επιβάλλεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία.

Εάν η χρέωση του περιβαλλοντικού κόστους οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα, εναπόκειται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αποφασίσει πώς θα χρησιμοποιηθούν τα έσοδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων φυλάσσει τις αναγκαίες πληροφορίες, διασφαλίζει τη δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης της χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους και της επιβολής της και παρέχει τις πληροφορίες αυτές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή εάν υποβληθεί σχετικό αίτημα.

6. Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη που αναφέρονται στις παραγράφους 3, 4 και 5 είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων. Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

7. Το τέλος που επιβάλλεται για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος.

8. Όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, το τέλος που επιβάλλεται για την υπηρεσία δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής της, συν ένα εύλογο κέρδος.

9. Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης.

10. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών των σημείων 2, 3 και 4 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή σύμφωνα με το άρθρο 27.

Άρθρο 32
Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης
(Άρθρο 32 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη του ρυθμιστικού φορέα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, είναι δυνατόν, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να επιβάλλονται υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο σύστημα χρέωσης πρέπει να τηρούνται οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Με όμοια απόφαση μπορεί να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικό με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς, οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, συν ένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.

Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, ο διαχειριστής υποδομής αξιολογεί τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζει ο διαχειριστής υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοι-

χεία: εμπορευματικές υπηρεσίες, επιβατικές υπηρεσίες εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπές επιβατικές υπηρεσίες (services).

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να προβεί σε περαιτέρω διάκριση των τμημάτων της αγοράς, σύμφωνα με τα εμπορεύματα ή τους επιβάτες που μεταφέρονται.

Καθορίζονται επίσης τα τμήματα της αγοράς στα οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν δραστηριοποιούνται προς το παρόν αλλά ενδέχεται να παράσχουν υπηρεσίες κατά την περίοδο ισχύος του συστήματος χρέωσης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν επιβάλλει προσαύξηση στο σύστημα χρέωσης για τα εν λόγω τμήματα της αγοράς.

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε (5) έτη. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τον εν λόγω κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 56.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει υψηλότερα τέλη ώστε να επιτυγχάνει πλήρη ανάκτηση του κόστους.

3. Για συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988, ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατόν να καθορίζει υψηλότερα τέλη, βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους των σχεδίων αυτών, εάν τα εν λόγω σχέδια αυξάνουν την αποτελεσματικότητα ή την οικονομική αποδοτικότητα ή αμφότερες και ειδάλλως δεν θα μπορούσαν να αναληφθούν ή δεν θα μπορούσαν να έχουν αναληφθεί. Αυτή η ρύθμιση της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.

4. Τα τέλη υποδομής για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διαφοροποιούνται ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τη μορφή την οποία ενέκρινε η απόφαση 2008/386/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επακόλουθες μορφές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

Παρά την υποχρέωση αυτή, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αποφασίσει ότι η διαφοροποίηση αυτή των τελών υποδομής δεν ισχύει για σιδηροδρομικές γραμμές που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ στις οποίες κυκλοφορούν μόνο συρμοί εξοπλισμένοι με Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τις διατάξεις του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με απόφαση της παραγράφου 1 μπορεί να επεκτείνει τη διαφοροποίηση αυτή σε σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες δεν προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, προκειμένου να αποφεύγονται οι διακρίσεις, εξασφαλίζει ότι τα μέσα και τα οριακά τέλη του διαχειριστή υποδομής για ισοδύναμες χρήσεις της δικής του υποδομής είναι συγκρίσιμα και ότι συγκρίσιμες υπηρεσίες για τον ίδιο τομέα της αγοράς υπόκεινται στα ίδια τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής αποδεικνύει στη δήλωση δικτύου ότι το σύστημα χρέωσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές, στο βαθμό που τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί, χωρίς να δημοσιοποιηθούν εμπιστευτικές εμπορικές πληροφορίες.

6. Αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιώδη στοιχεία του συστήματος χρέωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, τα δημοσιοποιεί τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν από την προθεσμία δημοσίευσης της δήλωσης δικτύου, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 27.

Άρθρο 33
Εκπτώσεις
(Άρθρο 33 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102, 106 και 107 ΣΛΕΕ και παρά την αρχή του άμεσου κόστους της παραγράφου 3 του άρθρου 31 του παρόντος Νόμου, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από τον διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία μεταφορών, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Εξαιρέσει της παραγράφου 3, οι εκπτώσεις περιορίζονται στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τον διαχειριστή υποδομής. Κατά τον καθορισμό του ύψους της έκπτωσης, δεν λαμβάνονται υπόψη εξοικονομήσεις κόστους που έχουν ήδη ενσωματωθεί στο επιβληθέν τέλος.

3. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εισάγει καθεστώτα προσιτά σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένα ρεύματα κυκλοφορίας, παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκπτώσεις με σκοπό την ενθάρρυνση της ανάπτυξης νέων σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή της χρησιμοποίησης γραμμών που υποχρησιμοποιούνται αισθητά.

4. Οι εκπτώσεις επιτρέπεται να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής.

5. Σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων. Τα συστήματα εκπτώσεων εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 34
Συστήματα αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής
(Άρθρο 34 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Οικονομικών, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη του ρυθμιστικού φορέα, μπορεί να εφαρμόζεται χρονικώς περιορισμένο σύστημα κρατικής αποζημίωσης προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για το αποδεδειγ-

μένα μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων.

2. Όταν μία σιδηροδρομική επιχείρηση που λαμβάνει αποζημίωση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, η αποζημίωση πρέπει να συνεπάγεται συγκρίσιμα οφέλη για τους χρήστες.

3. Η απόφαση της παραγράφου 1 περιλαμβάνει, με τη μορφή Παραρτήματος, τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και τους υπολογισμούς που εκτελούνται. Ειδικότερα, πρέπει να αποδεικνύεται το συγκεκριμένο μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις.

4. Το σύστημα της παραγράφου 1 πρέπει να είναι συμβατό με τα άρθρα 93, 107 και 108 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 35
Σύστημα επιδόσεων
(Άρθρο 35 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Το σύστημα χρέωσης υποδομής, όπως ορίζεται στο Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV του παρόντος Νόμου, ενθαρρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω συστήματος επιδόσεων. Το σύστημα είναι δυνατόν να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και πριμοδότηση ως ανταμοιβή για επίδοση καλύτερη από την προγραμματισμένη.

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.

Άρθρο 36
Τέλη δέσμευσης (reservation)
(Άρθρο 36 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που κατανέμεται αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό που αφορά τη μη χρήση παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. Η επιβολή τέτοιου τέλους σε αιτούντες στους οποίους εκχωρήθηκε σιδηροδρομική διαδρομή είναι υποχρεωτική σε περίπτωση τακτικής μη χρήσης των εκχωρημένων διαδρομών ή τμήματος αυτών. Για την επιβολή του εν λόγω τέλους, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει στη δήλωση δικτύου του τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ορίζεται η μη χρήση. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τα εν λόγω κριτήρια σύμφωνα με το άρθρο 56. Το τέλος καταβάλλεται είτε από τον αιτούντα είτε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση που ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 41. Ο διαχειριστής υποδομής είναι πάντοτε σε θέση να ενημερώνει κάθε ενδιαφερόμενο σχετικά με τη χωρητικότητα υποδομής που έχει ήδη κατανεμηθεί στις χρήστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 37
Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα
(Άρθρο 37 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για να διασφαλίζεται η εφαρμογή αποδοτικών συστημάτων χρέωσης και συνεταιρίζεται με σκοπό το συντονισμό της χρέωσης ή τη χρέωση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών αποβλέπουν συγκεκριμένα στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της αποτελεσματικής χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων. Προς τούτο, θεσπίζουν τις απαραίτητες προς το σκοπό αυτό διαδικασίες, με την επιφύλαξη των κανόνων που θέτει ο παρών νόμος.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για την αποτελεσματική εφαρμογή των προσαυξήσεων του άρθρου 32 και των συστημάτων επιδόσεων του άρθρου 35, για δρομολόγια που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης.

ΤΜΗΜΑ 3
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Άρθρο 38
Δικαιώματα χωρητικότητας
(Άρθρο 38 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από τον διαχειριστή υποδομής. Όταν κατανεμηθεί σε αιτούντα, δεν μεταβιβάζεται από τον δικαιούχο σε άλλη επιχείρηση ή υπηρεσία.

Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη χωρητικότητα υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω κατανομή χωρητικότητας.

Η χρήση χωρητικότητας από σιδηροδρομική επιχείρηση, όποτε ασκείται η δραστηριότητα αιτούντος που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν θεωρείται μεταβίβαση.

2. Το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής, μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Διαχειριστής υποδομής και αιτών μπορούν να συνάπτουν συμφωνία-πλαίσιο, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 42 για τη χρήση χωρητικότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από τη μία περίοδο πίνακα δρομολογίων.

3. Τα αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων, ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας, ορίζονται συμβατικά, με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Νόμου.

4. Όταν ένας αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνούς επιβατικής υπηρεσίας, ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής και το ρυθμιστικό φορέα. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν ο σκοπός της διεθνούς υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών επί της διαδρομής μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, και ποιες είναι οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο ρυθμιστικός φορέας διασφαλίζει ότι ενημερώνεται η αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει, επί της διαδρομής, υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθοριζόμενη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 39
Κατανομή χωρητικότητας
(Άρθρο 39 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει κανόνες κατανομής χωρητικότητας υποδομής, τους οποίους κοινοποιεί άμεσα στο ρυθμιστικό φορέα, και εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας. Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.

2. Οι διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχονται.

Άρθρο 40
Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα
(Άρθρο 40 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών, ώστε να επιτρέπεται η αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής διερχόμενη από περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, και με βάση τις συμφωνίες-πλαίσιο που αναφέρονται στο άρθρο 42 του παρόντος Νόμου. Ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών καθορίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες βάσει των κανόνων που θεσπίζει ο παρών νόμος και οργανώνουν αναλόγως σιδηροδρομικές διαδρομές διερχόμενες από περισσότερα του ενός δίκτυα.

Οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής των κρατών-μελών, των οποίων οι αποφάσεις περί κατανομής έχουν επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής, συνεργάζονται προκειμένου να συντονίσουν την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε διεθνές επίπεδο, χωρίς να θίγονται οι συγκεκριμένοι κανόνες της νομοθεσίας της Ένωσης περί σιδηροδρομικών δικτύων προσανατολισμένων στη μεταφορά εμπορευμάτων. Οι αρχές και τα κριτήρια για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής που θεσπίζονται στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας δημοσιεύονται από το διαχειριστή υποδομής στη δήλωση δικτύου του, σύμφωνα με το Παράρτημα IV, σημείο 3, του άρθρου 62. Στις διαδικασίες αυτές μπορούν να συμμετέχουν κατάλληλοι εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομής από τρίτες χώρες.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά και καλείται να παρίσταται ως παρατηρητής στις βασικές συσκέψεις στις οποίες καταρτίζονται κοινές αρχές και πρακτικές για την κατανομή της υποδομής. Ο ρυθμιστικός φορέας λαμβάνει επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη κοινών αρχών και πρακτικών για την κατανομή της υποδομής και από συστήματα κατανομής βάσει Τεχνολογιών Πληροφορικής, ώστε να είναι σε θέση να εκτελεί τη ρυθμιστική του εποπτεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56.

3. Σε κάθε σύσκεψη ή άλλη δραστηριότητα που διενεργείται για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής για διαδικτυακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, οι αποφάσεις λαμβάνονται μόνο από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.

4. Οι συμμετέχοντες στη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 μεριμνούν ώστε οι όροι συμμετοχής, οι μέθοδοι λειτουργίας της εν λόγω συνεργασίας και όλα τα κριτήρια αξιολόγησης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής, να δημοσιοποιούνται.

5. Κατά τη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν την ανάγκη και, όπου απαιτείται, προτείνουν και οργανώνουν διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές προς διευκόλυνση της λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων που υπόκεινται σε ad hoc αίτημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 48.

Τέτοιες προκαθορισμένες διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές διατίθενται στους αιτούντες μέσω οποιουδήποτε από τους συμμετέχοντες διαχειριστές υποδομής.

Άρθρο 41
Αιτούντες
(Άρθρο 41 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από αιτούντες κατά την έννοια της περίπτωσης 19 του άρθρου 3. Προκειμένου να χρησιμοποιείται η χωρητικότητα υποδομής, οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάπτουν συμφωνίες με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 44.

2. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Καθορίζονται στη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το σημείο 3 στοιχείο β’ του Παραρτήματος IV του άρθρου 62. Οι απαιτήσεις επιτρέπεται να περιλαμβάνουν μόνον την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές χωρητικότητας υποδομής.

3. Η διαδικασία που ακολουθείται για την εφαρμογή της παραγράφου 2, καθορίζεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/10 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 6ης Ιανουαρίου 2015 για τα κριτήρια για τους αιτούντες για τη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής (EE L 3/34 της 7.1.2015).

Άρθρο 42
Συμφωνίες - πλαίσιο
(Άρθρο 42 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 ΣΛΕΕ, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σε αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Η συμφωνία-πλαίσιο δεν καθορίζει λεπτομερώς μια σιδηροδρομική διαδρομή, αλλά έχει συνταχθεί έτσι ώστε να ικανοποιεί τις νόμιμες εμπορικές ανάγκες του αιτούντος. Κάθε συμφωνία-πλαίσιο υποβάλλεται για έγκριση στο ρυθμιστικό φορέα του άρθρου 55 του παρόντος Νόμου. Αν ο ρυθμιστικός φορέας δεν εκδώσει απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση σε αυτόν της συμφωνίας-πλαίσιο και όλων των σχετικών εγγράφων, τεκμαίρεται η έκδοση εγκριτικής απόφασης.

2. Οι συμφωνίες-πλαίσιο δεν είναι τέτοιες ώστε να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες.

3. Μία συμφωνία-πλαίσιο επιτρέπει την τροποποίηση ή τον περιορισμό των όρων της ώστε να καθιστά δυνατή την καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής.

4. Η συμφωνία-πλαίσιο μπορεί να προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση που θα καθίστατο αναγκαίο να τροποποιηθεί ή να καταγγελθεί η συμφωνία.

5. Οι συμφωνίες-πλαίσιο ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την αρχική τους διάρκεια. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνήσει για συντομότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα πέντε (5) έτη, πρέπει να δικαιολογείται με την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

6. Για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένη υποδομή, κατά το άρθρο 49, η οποία απαιτεί σημαντικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις, καταλλήλως αιτιολογημένες από τον αιτούντα, οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν δεκαπέντε (15) έτη. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα δεκαπέντε (15) έτη επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.

Στις εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις, η συμφωνία-πλαίσιο μπορεί να καθορίζει λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας που παραχωρείται στον αιτούντα για τη διάρκεια της συμφωνίας-πλαίσιο. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά μπορεί να περιλαμβάνουν τη συχνότητα, τον όγκο και την ποιότητα των σιδηροδρομικών διαδρομών. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να μειώνει τη διατεθείσα χωρητικότητα η οποία, για διάστημα τουλάχιστον ενός (1) μηνός, χρησιμοποιήθηκε λιγότερο από το κατώτατο όριο ποσόστωσης που προβλέπει το άρθρο 52.

Από την 1η Ιανουαρίου 2010 και εφεξής, επιτρέπεται να συνταχθεί αρχική συμφωνία-πλαίσιο διάρκειας πέντε (5) ετών, ανανεώσιμη άπαξ, βάσει των χαρακτηριστικών χωρητικότητας των οποίων κάνουν χρήση οι αιτούντες φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, προκειμένου να ληφθούν υπόψη εξειδικευμένες επενδύσεις ή η ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 είναι υπεύθυνος να εγκρίνει την έναρξη ισχύος της συμφωνίας αυτής.

7. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, η γενική φύση κάθε συμφωνίας-πλαίσιο κοινοποιείται σε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος.

8. Ο διαδικασίες και τα κριτήρια όσον αφορά τις συμφωνίες-πλαίσιο για την κατανομή χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2016/545 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 7ης Απριλίου 2016 (EE L 94/1 της 8.4.2016).

Άρθρο 43
Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής
(Άρθρο 43 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα για την κατανομή της χωρητικότητας που παρατίθεται στο Παράρτημα VII του άρθρου 62.

2. Ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για τις διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που πρόκειται να περιληφθούν στον πίνακα δρομολογίων, πριν αρχίσουν τη διαβούλευση (consultation) για τον προτεινόμενο πίνακα δρομολογίων. Γίνονται προσαρμογές, μόνον εφόσον είναι απολύτως απαραίτητες.

Άρθρο 44
Αιτήσεις
(Άρθρο 44 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι αιτούντες μπορούν, δυνάμει του δημόσιου ή του ιδιωτικού δικαίου, να υποβάλλουν αίτηση στον διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους κατά τα οριζόμενα στο Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV.

2. Στις αιτήσεις που σχετίζονται με τον τακτικό πίνακα δρομολογίων τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο Παράρτημα VII του άρθρου 62.

3. Ο αιτών που αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος συμφωνίας-πλαίσιο, υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία.

4. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα του ενός δίκτυα, ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών διασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να αιτούνται σε θυρίδα μίας στάσης που μπορεί να είναι είτε κοινός φορέας, ο οποίος έχει συσταθεί από τους διαχειριστές υποδομής των κρατών-μελών,

είτε ένας και μόνο διαχειριστής υποδομής κράτους μέλους που εμπλέκεται στη σιδηροδρομική διαδρομή. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος για να ζητήσει χωρητικότητα από άλλον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής. Η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές.

Άρθρο 45
Προγραμματισμός
(Άρθρο 45 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αιτημάτων για σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα από ένα δίκτυα, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους.

2. Κατά τις διαδικασίες προγραμματισμού και συντονισμού, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδίδει προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες αλλά μόνον όπως ορίζεται στα άρθρα 47 και 49.

3. Ο διαχειριστής υποδομής συμβουλεύεται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τον προτεινόμενο πίνακα δρομολογίων και τους αφήνει τουλάχιστον ένα (1) μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν όλους όσοι έχουν ζητήσει χωρητικότητα υποδομής και άλλα μέρη που επιθυμούν να έχουν την ευκαιρία να σχολιάσουν τον τρόπο με τον οποίο οι πίνακες δρομολόγιων ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητά τους να παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες (services) κατά το χρόνο ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

4. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα δέοντα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει οποιεσδήποτε ανησυχίες εκφρασθούν.

Άρθρο 46
Διαδικασία συντονισμού
(Άρθρο 46 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Κατά τη διαδικασία προγραμματισμού που αναφέρεται στο άρθρο 45, όταν ο διαχειριστής υποδομής αντιμετωπίζει αντικρουόμενα αιτήματα, προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων.

2. Όταν προκύπτει περίπτωση όπου απαιτείται συντονισμός, τότε ο διαχειριστής υποδομής έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

3. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιλύσει τυχόν διαφορές. Η διαβούλευση αυτή βασίζεται στην κοινοποίηση των ακόλουθων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, δωρεάν και εγγράφως ή ηλεκτρονικώς:

α) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν ζητήσει όλοι οι άλλοι αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια,

β) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν κατανεμηθεί προκαταρκτικά σε όλους τους άλλους αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια,

γ) εναλλακτικές σιδηροδρομικές διαδρομές που προτείνονται για τα σχετικά δρομολόγια σύμφωνα με την παράγραφο 2,

δ) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά τη διαδικασία της κατανομής.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 39 οι πληροφορίες αυτές παρέχονται χωρίς να αποκαλύπτεται η ταυτότητα των άλλων αιτούντων, εκτός εάν οι αιτούντες έχουν συμφωνήσει αυτή την κοινοποίηση.

4. Οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη δήλωση δικτύου. Οι αρχές αυτές εκφράζουν, ιδίως, τη δυσκολία ρύθμισης διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών και την επίδραση που μπορεί να έχει η τροποποίησή τους σε άλλους διαχειριστές υποδομής.

5. Όταν αιτήματα χωρητικότητας υποδομής δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν χωρίς συντονισμό, ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί να ικανοποιήσει όλα τα αιτήματα μέσω συντονισμού.

6. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και του άρθρου 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, πρέπει να υπάρχει σύστημα επίλυσης των διαφορών για την ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το εν λόγω σύστημα καθορίζεται στη δήλωση δικτύου. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα (10) εργάσιμων ημερών.

Άρθρο 47
Κορεσμένη υποδομή (infrastructure)
(Άρθρο 47 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Όταν, μετά το συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει αμέσως να χαρακτηρίζει το εν λόγω τμήμα της υποδομής ως κορεσμένο. Αυτό γίνεται επίσης για την υποδομή που αναμένεται ότι θα πληγεί από ανεπαρκή χωρητικότητα, στο εγγύς μέλλον.

2. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής πραγματοποιεί ανάλυση χωρητικότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 50, εκτός εάν εφαρμόζεται ήδη σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 51.

3. Όταν τα τέλη που προβλέπονται, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 31 δεν έχουν επιβληθεί ή δεν έχουν αποφέρει ικανοποιητικό αποτέλεσμα και η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, επιπλέον, να εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

4.α. Στα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνεται υπόψη η κοινωνική σημασία της υπηρεσίας, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί.

β. Προκειμένου να εξασφαλιστεί, στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, ιδίως για να γίνουν σεβαστές οι επιταγές δημόσιας υπηρεσίας ή για να ευνοηθεί η ανάπτυξη των εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, μπορεί να λαμβάνονται, υπό αμερόληπτους όρους, τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε οι υπηρεσίες αυτές να έχουν προτεραιότητα κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης, και γνώμης του ρυθμιστικού φορέα, μπορεί να ορίζονται κριτήρια προτεραιότητας για συγκεκριμένες υπηρεσίες, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών και να ληφθεί υπόψη η κοινωνική σημασία ορισμένης υπηρεσίας σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί. Μέχρι να εκδοθεί η ως άνω απόφαση δίδεται προτεραιότητα στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και στις διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου.

γ. Οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν, όταν ενδείκνυται, να χορηγούν στον διαχειριστή της υποδομής αποζημίωση αντίστοιχη με την ενδεχόμενη απώλεια εισοδήματος που συνδέεται με την ανάγκη να κατανέμεται, σε ορισμένες υπηρεσίες, καθορισμένη χωρητικότητα, κατ’ εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται στον διαχειριστή υποδομής για την απώλεια εισοδήματος που ενδέχεται να προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4β. Για τον καθορισμό της αποζημίωσης αυτής, λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις του ανωτέρου αποκλεισμού σε άλλα κράτη-μέλη.

5. Η σημασία των μεταφορών εμπορευμάτων, και ιδιαίτερα των διεθνών εμπορευμάτων, εξετάζεται επαρκώς κατά τον καθορισμό κριτηρίων προτεραιότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4β.

6. Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου.

Άρθρο 48
Ad hoc αιτήματα
(Άρθρο 48 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής ανταποκρίνεται σε ad hoc αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, εν πάση περιπτώσει, εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα, πρέπει να διατίθενται σε όλους τους αιτούντες που ενδεχομένως επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν αυτή τη χωρητικότητα.

2. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, εφόσον είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί περίσσεια χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν ταχέως σε προβλέψιμα ad hoc αιτήματα χωρητικότητας. Τούτο εφαρμόζεται επίσης και στις περιπτώσεις κορεσμένης υποδομής.

Άρθρο 49
Εξειδικευμένη υποδομή
(Άρθρο 49 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, η χωρητικότητα υποδομής θεωρείται ότι διατίθεται προς χρήση όλων των ειδών μεταφορών που διαθέτουν τα αναγκαία χαρακτηριστικά για τη λειτουργία στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή.

2. Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να χαρακτηρίζει ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 ΣΛΕΕ, όπου έχει γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα.

3. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί κατά τα περιγραφόμενα στην παράγραφο 2, αυτό περιγράφεται στη δήλωση δικτύου.

Άρθρο 50
Ανάλυση χωρητικότητας
(Άρθρο 50 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Σκοπός της ανάλυσης χωρητικότητας είναι ο καθορισμός των περιορισμών χωρητικότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων χωρητικότητας και η πρόταση μεθόδων, ώστε να επιτρέπεται η ικανοποίηση πρόσθετων αιτημάτων. Στην ανάλυση χωρητικότητας εντοπίζονται οι λόγοι που προκαλούν τις συμφορήσεις και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορήσεων.

2. Στην ανάλυση χωρητικότητας λαμβάνεται υπόψη η υποδομή, οι λειτουργικές διαδικασίες, η φύση των διαφορετικών δρομολογίων που εκτελούνται και η επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη χωρητικότητα υποδομής. Τα ληπτέα μέτρα περιλαμβάνουν ιδιαίτερα την τροποποίηση των δρομολογίων, τον επαναπροσδιορισμό του χρόνου τους, αλλαγές στην ταχύτητα και βελτιώσεις της υποδομής.

3. Η ανάλυση χωρητικότητας ολοκληρώνεται εντός έξι (6) μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης.

Άρθρο 51
Σχέδιο βελτίωσης (enhancement)
της χωρητικότητας
(Άρθρο 51 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Εντός έξι (6) μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

2. Το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας καταρτίζεται μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της αντίστοιχης κορεσμένης υποδομής.

Εντοπίζει:

α) Τους λόγους της συμφόρησης,

β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας,

γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της υποδομής,

δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των εντοπισθέντων πιθανών μέτρων, καθορίζει επίσης τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

3. Ο διαχειριστής υποδομής παύει να χρεώνει τέλη για την οικεία υποδομή δυνάμει της παραγράφου 4 του άρθρου 31, στις περιπτώσεις που:

α) δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας ή

β) δεν σημειώνει πρόοδο ως προς τα μέτρα που αναφέρονται στο σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

4. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, ο διαχειριστής υποδομής δύναται, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, να συνεχίσει να εισπράττει τα εν λόγω τέλη, εφόσον:

α) το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί για λόγους που δεν ελέγχει ή

β) οι διαθέσιμες επιλογές δεν είναι βιώσιμες από οικονομική ή χρηματοδοτική άποψη.

Άρθρο 52
Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών
(Άρθρο 52 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τους όρους υπό τους οποίους λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.

2. Ιδίως για κορεσμένη υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής απαιτεί την παραίτηση από σιδηροδρομική διαδρομή η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός (1) μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσόστωση καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου του αιτούντος.

Άρθρο 53
Χωρητικότητα υποδομής
για εργασίες συντήρησης
(Άρθρο 53 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την εκτέλεση εργασιών συντήρησης υποβάλλονται κατά τη διαδικασία προγραμματισμού.

2. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από τον διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.

3. Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής λόγω μη προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης.

Άρθρο 54
Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών
(Άρθρο 54 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Στην περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρής διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης.

2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά την υποδομή προσωρινά αδύνατον να χρησιμοποιηθεί, οι κατανεμηθείσες σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους, που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

3. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Π.δ. 160/2007 (Α’201), μπορεί να ζητά από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στην εξασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ 4
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

Άρθρο 55
Ρυθμιστικός φορέας
(Άρθρο 55 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ως ρυθμιστικός φορέας για το σιδηροδρομικό τομέα ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010 (Α’188). Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, ο ρυθμιστικός φορέας είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό, λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity). Επίσης, διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεων του, έναντι του διαχειριστή υποδομής και οποιουδήποτε αιτούντος (applicant). Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Ο τρόπος στελέχωσης και διαχείρισης του ρυθμιστικού φορέα εγγυάται την ανεξαρτησία του. Συγκεκριμένα,

τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα, τα οποία είναι αρμόδια για τις αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας, σύμφωνα με το άρθρο 56, επιλέγονται και διορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 23 του Ν. 3891/2010 (Α’188).

Η θητεία των μελών του ρυθμιστικού φορέα ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 23 του Ν. 3891/2010 (Α’188). Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα επιλέγονται με διαφανή διαδικασία βάσει των προσόντων τους, μεταξύ άλλων την ικανότητά τους και τη σχετική πείρα τους, κατά προτίμηση στον τομέα των σιδηροδρόμων ή σε άλλους κλάδους δικτύων.

Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς που αφορούν τον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς, δεν έχουν συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις με οποιαδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή οντότητες. Προς τούτο τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα προβαίνουν ετησίως σε δήλωση δεσμεύσεων και δήλωση συμφερόντων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, όπου δηλώνουν τα τυχόν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι θίγουν την ανεξαρτησία τους και ότι επηρεάζουν την άσκηση των καθηκόντων τους. Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα απέχουν από τη λήψη απόφασης σε περίπτωση κατά την οποία η απόφαση αφορά επιχείρηση με την οποία είχαν άμεση ή έμμεση σχέση κατά τη διάρκεια του έτους πριν από την εκκίνηση της διαδικασίας ορισμού τους ως μελών.

Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα δεν ζητούν ούτε λαμβάνουν οδηγίες από την κυβέρνηση ή άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα και είναι πλήρως υπεύθυνα για τη στελέχωση και τη διοίκηση του προσωπικού του ρυθμιστικού φορέα.

Μετά τη λήξη της θητείας τους στο ρυθμιστικό φορέα, δεν αποκτούν επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα στις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή οντότητες για διάστημα δύο (2) ετών.

Άρθρο 56
Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα
(Άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στο ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

α) Τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή,

β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή,

γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμά της,

δ) το σύστημα χρέωσης,

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται,

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13,

ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 13.

2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του Ν. 3959/2011 (Α’93), για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών και συγκεκριμένα ελέγχει την εφαρμογή των στοιχείων α’ έως ζ’ της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων.

Ο ρυθμιστικός φορέας, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

3. Στο ρυθμιστικό φορέα υποβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής προσωρινές μορφές του επιχειρησιακού σχεδίου που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3, της συμβατικής συμφωνίας του άρθρου 30, παράγραφος 2 και του σχεδίου βελτίωσης της χωρητικότητας του άρθρου 51 για τα οποία ο ρυθμιστικός φορέας έχει το καθήκον να παρέχει μη δεσμευτικές γνώμες, ώστε να αναφέρει συγκεκριμένα αν τα εν λόγω μέσα συμμορφώνονται προς την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα όσον αφορά τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους, οι οποίοι είναι αναλογικοί προς τη σημασία του τομέα σιδηροδρόμων.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

6. Ο ρυθμιστικός φορέας διεξάγει τακτικά, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον κάθε δύο (2) έτη, διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των επιβατικών υπηρεσιών μεταφοράς προκειμένου να λάβει υπόψη τις απόψεις τους για την αγορά σιδηροδρόμων.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται.

Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από το ρυθμιστικό φορέα και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, ο ρυθμιστικός φορέας συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν

υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδομάδες. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στο ρυθμιστικό φορέα περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο των καθηκόντων του, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου, εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, εντός έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά την παράγραφο 1 σημεία α’ έως ζ’.

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του Ν. 3891/2010 (Α’188).

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που προσδιορίζει ο ρυθμιστικός φορέας.

9. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται στο άρθρο 34 του Ν. 3891/2010 (Α’188). Αναστολή εκτέλεσης της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη βλάβη στον ενασκήσαντα το ένδικο βοήθημα.

10. Οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα του.

11. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει ελέγχους του διαχειριστή υποδομής, των φορέων εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και, όπου απαιτείται, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού. Εν προκειμένω, ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 6 και στο άρθρο 13 να παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του Παραρτήματος VIII του άρθρου 62 με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Κεντρικής Μονάδας Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και του Τμήματος Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί επίσης, από τους λογαριασμούς να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων τα οποία αναφέρει στις εν λόγω αρχές.

Άρθρο 57
Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων
(Άρθρο 57 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο ρυθμιστικός φορέας ανταλλάσσει πληροφορίες με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όσον αφορά το έργο του, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη αποφάσεων και, ιδιαίτερα, ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με τα κύρια ζητήματα των διαδικασιών του και με τα προβλήματα ερμηνείας των μεταφερθεισών στο εθνικό δίκαιο νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν το σιδηρόδρομο. Οι ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται προκειμένου να συντονίζονται οι αποφάσεις που οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς το σκοπό αυτό συμμετέχει και συνεργάζεται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

2. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται στενά με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών, και μέσω συμφωνιών εργασίας για τους σκοπούς αμοιβαίας αρωγής όσον αφορά τα καθήκοντά του για παρακολούθηση της αγοράς και τον χειρισμό καταγγελιών ή ερευνών.

3. Σε περίπτωση καταγγελίας ή έρευνας με δική του πρωτοβουλία επί ζητημάτων πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή, καθώς και στο πλαίσιο της παρακολούθησης του ανταγωνισμού στην αγορά διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών-μελών από τα οποία διέρχεται η αντίστοιχη διεθνής σιδηροδρομική διαδρομή και, κατά περίπτωση, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και ζητεί από αυτούς όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν λάβει απόφαση.

4. Στο πλαίσιο της άσκησης της αρμοδιότητας της παραγράφου 3, ο ρυθμιστικός φορέας παρέχει στους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όλες

τις πληροφορίες που ο ίδιος έχει το δικαίωμα να ζητά με βάση την ελληνική νομοθεσία. Οι εν λόγω πληροφορίες είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς χειρισμού της καταγγελίας ή της έρευνας της παραγράφου 3.

5. Όταν ο ρυθμιστικός φορέας που παραλαμβάνει την προσφυγή ή διεξάγει έρευνα με δική του πρωτοβουλία διαβιβάζει τις συναφείς πληροφορίες στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα του κράτους-μέλους προκειμένου ο εν λόγω φορέας να λάβει μέτρα για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

6. Τυχόν αρμόδιοι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 1, παρέχουν, χωρίς καθυστέρηση, όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για το χειρισμό καταγγελίας ή έρευνας βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και έχουν ζητηθεί από το ρυθμιστικό φορέα του κράτους-μέλους στο οποίο εδρεύει ο αρμόδιος εκπρόσωπος. Ο ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες σχετικά με την αντίστοιχη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να υποβάλει αίτημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου η τελευταία να συμμετέχει στις δραστηριότητες που καταγράφονται στις παραγράφους 2 έως 6 για τη διευκόλυνση της συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων, όπως περιγράφεται στις ανωτέρω παραγράφους.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών με το σκοπό να καταρτίζουν κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες αυτός έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει του παρόντος Νόμου.

9. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής του άρθρου 37 και της παραγράφου 1 του άρθρου 40 που εφαρμόζουν διατάξεις του παρόντος Νόμου ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ, ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 58
Κανόνες για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων (Άρθρο 58 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Οι διατάξεις του παρόντος Νόμου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των διατάξεων του νόμου με τον οποίον ενσωματώνεται η Οδηγία 2014/25/ΕΕ κατά το μέρος που αφορά το πεδίο εφαρμογής της.

Άρθρο 59
Κοινοποίηση μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο (Άρθρο 64 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο παρών νόμος, καθώς και οι κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται κατ’ εξουσιοδότηση αυτού, κοινοποιούνται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αμέσως μετά την έκδοσή τους, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 60
Κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Νόμου καταργούνται οι διατάξεις:

α) Του Π.δ. 41/2005 (Α’60),

β) του Π.δ. 158/2006 (Α’168),

γ) του Π.δ. 145/2008 (Α’201),

δ) του Π.δ. 149/2009 (Α’192),

ε) των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 3 του Ν. 3891/2010 (Α’188). Οι επόμενες παράγραφοι του ιδίου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

στ) της παρ. 2 του άρθρου 6 του Ν. 3891/2010 (Α’188). Οι επόμενες παράγραφοι του ιδίου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

ζ) της παρ. 2 του άρθρου 34Α του Ν. 3891/2010 (Α’188),

η) του άρθρου 41 του Ν. 3891/2010 (Α’188). Τα επόμενα άρθρα του ιδίου νόμου αναριθμούνται αναλόγως,

θ) του άρθρου 3 του Π.δ. 38/2008 (Α’68). Τα επόμενα άρθρα του ιδίου προεδρικού διατάγματος αναριθμούνται αναλόγως,

ι) των άρθρων 25 έως 28 του Π.δ. 160/2007 (Α’201). Τα επόμενα άρθρα του ιδίου προεδρικού διατάγματος αναριθμούνται αναλόγως,

ια) της παρ. 9 του άρθρου 85 του Ν. 4199/2013 (Α’216). Οι επόμενες παράγραφοι του ιδίου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

ιβ) της με ΑΠ Φ4.2/53159/5501/2013 (Β’25) απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Οι κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ’ εξουσιοδότηση διατάξεων που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, εφόσον δεν αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος Νόμου, διατηρούνται σε ισχύ έως την έκδοση των κανονιστικών πράξεων κατ’ εξουσιοδότηση των διατάξεων του παρόντος.

Οι ατομικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ’ εξουσιοδότηση διατάξεων που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου διατηρούνται σε ισχύ.

3. Στις διατάξεις αφενός της ισχύουσας νομοθεσίας και αφετέρου των ισχυουσών κανονιστικών και ατομικών πράξεων, οποιαδήποτε υφιστάμενη αναφορά σε διατάξεις που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, νοείται, στο εξής, ως αναφορά στις αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος Νόμου.

Άρθρο 61
Τροποποίηση και αντικατάσταση διατάξεων

1.α. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Ρ.Α.Σ. ενεργεί ανεξάρτητα από τον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητες που ανατίθενται στη Ρ.Α.Σ.».

β. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 24 του Ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Τα μέλη της Ρ.Α.Σ. δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα, στον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ή σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.».

2. Οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως αυτές ορίστηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 3891/2010, όπως αυτές τροποποιούνται και συμπληρώνονται με τις διατάξεις των άρθρων 3, 10, 11, 16 έως 25, 30, 42 και 55 έως 57 του παρόντος Νόμου, κωδικοποιούνται, αλλά και τροποποιούνται και συμπληρώνονται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

3.α. Η περίπτωση γ’ της παρ. 9 του άρθρου 23 του Ν. 3911/2011 (Α’ 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Το εκπαιδευτικό κέντρο συντάσσει οδηγό σπουδών τον οποίο υποβάλλει προς έγκριση στην Αρχή.»

β. Η περίπτωση α’ της παρ. 10 του άρθρου 23 του Ν. 3911/2011 (Α’ 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Τα εκπαιδευτικά κέντρα εκπονούν τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης. Η διδακτέα ύλη, τα προγράμματα κατάρτισης και η διάρκεια αυτών υποβάλλεται προς έγκριση στην Αρχή.»

γ. Το άρθρο 12 του Ν. 3911/2011 (Α’ 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 12
Γλωσσικές γνώσεις
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)

Το κριτήριο των γλωσσικών γνώσεων κατά το Παράρτημα V του άρθρου 31, πρέπει να πληρούται για την υποδομή επί της οποίας ισχύει το πιστοποιητικό.»

Άρθρο 62
Παραρτήματα
(Παραρτήματα της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελείται από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον τα στοιχεία αυτά αποτελούν τμήμα της μόνιμης διαδρομής (part of the permanent way), συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτηρίων γραμμών, αλλά εξαιρουμένων των γραμμών που ευρίσκονται στο εσωτερικό των σταθμών επισκευής σιδηροδρομικού υλικού, στις αποθήκες ή στα αμαξοστάσια οχημάτων κινήσεως, και των ιδιωτικών διακλαδώσεων (branch lines) ή παρακαμπτήριων γραμμών:

— γήπεδα,
— χωματουργικά, ιδίως επιχώματα, τάφροι, αύλακες και οπές αποστραγγίσεως, κτισμένοι τάφροι, οχετοί, τοίχοι επικαλύψεως, φυτά προστασίας των πρανών κ.λπ., κρηπιδώματα επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ άλλων, σε επιβατικούς και εμπορικούς τερματικούς σταθμούς, ερείσματα οδών και διαβάσεις πεζών, τοίχοι περιφράξεως, φράκτες εκ φυτών, φράκτες εκ πασσάλων λωρίδες πυρασφαλείας, συσκευές για τη θέρμανση των κλειδιών, διασταυρώσεις και λοιπά, συσκευές αντιχιονικής προστασίας,
— τεχνικά: γέφυρες, αναχώματα, και λοιπές διαβάσεις, σήραγγες, κεκαλυμμένες τάφροι, και άλλες υπόγειες διαβάσεις, τοίχοι υποστηρίξεως και αντιστηρίξεως και έργα προστασίας από χιονοστιβάδες, λιθοπτώσεις κ.λπ.,
— ισόπεδες διαβάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των έργων για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας,
— επιδομές, ιδίως: σιδηροτροχιές, αυλακωτές σιδηροτροχιές και αντιτροχιές, στρωτήρες, διαμήκεις στρωτήρες, μικρά εξαρτήματα συνενώσεως, λιθορριπές περιλαμβανομένου και του αμμοχάλικου, κλειδιά, διασταυρώσεις, κ.λπ., περιστρεφόμενες πλατφόρμες και άμαξες μεταμορφώσεως (εξαιρέσει εκείνων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα οχήματα κινήσεως),
— διαβάσεις για επιβάτες και εμπορεύματα περιλαμβανομένης της πρόσβασης διά οδού και της πρόσβασης για επιβάτες που έρχονται ή φεύγουν πεζή,
— εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών για γραμμές, σταθμούς και σταθμούς διαλογής, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής, μετατροπής και διανομής της ηλεκτρικής ενεργείας για την υπηρεσία σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών, κτίρια για τις ανωτέρω εγκαταστάσεις, τροχοπέδες γραμμών,
— εγκαταστάσεις φωτισμού για την διευκόλυνση και την ασφάλεια της κυκλοφορίας των οχημάτων,
— συσκευές μετατροπής και μεταφοράς της ηλεκτρικής ενεργείας για την έλξη των αμαξοστοιχιών: υποσταθμοί, γραμμές παροχής ρεύματος από τους υποσταθμούς στις γραμμές επαφής, γραμμές επαφής και σχετικά υποστηρίγματα, τρίτη

σιδηροτροχιά συμπεριλαμβανομένου και του υποβάθρου της,

— κτίρια στέγασης των υπηρεσιών διοικήσεως συμπεριλαμβανομένου ορισμένου αριθμού εγκαταστάσεων για την είσπραξη μεταφορικών τελών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 13)

1.Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής,
β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας,
γ)χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημείων και κόμβων της τροχιάς,
δ)έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής, καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών,
ε)χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου διατίθενται,
στ)κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

2.Δίδεται πρόσβαση συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις:

α)επιβατικούς σταθμούς, τα κτίρια αυτών και λοιπές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών οθονών ανακοινώσεων ταξιδιωτικών πληροφοριών και του κατάλληλου χώρου έκδοσης εισιτηρίων,
β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων,
γ)εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων διαλογής συρμού,
δ) γραμμές εναπόθεσης,
ε)εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων βαριάς συντήρησης που προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις,
στ)άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης,
ζ)εγκαταστάσεις θαλάσσιων λιμένων που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες,
η) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας,
θ)εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού και παροχή καυσίμου στις εν λόγω

εγκαταστάσεις· τα σχετικά τέλη εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά.

3.Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

α)ρεύμα έλξης, τα τέλη για το οποίο εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 4001/11 (179 Α) που αφορούν προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2009/72/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και για την κατάργηση της Οδηγίας 2003/54/ΕΚ (ΕΕ L 211 της 14.8.2009),

β) προθέρμανση επιβατικών συρμών,

γ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

— έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,

— βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

4.Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο,

β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών,

γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού,

δ) υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων σε επιβατικούς σταθμούς,

ε)υπηρεσίες βαριάς συντήρησης που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ

(αναφερόμενη στο άρθρο 20)

Οι πληροφορίες τις οποίες παρέχουν οι επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για την παροχή άδειας σύμφωνα με το άρθρο 20 καλύπτουν τα ακόλουθα:

α)διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων των τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού και δανείων,

β) κεφάλαια και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση,

γ) κεφάλαιο κίνησης,

δ)σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού,

ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης,

στ) φόροι και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

(αναφερόμενο στο άρθρο 27)

Η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν. Οι πληροφορίες αυτού του τμήματος αντιστοιχούν σε ετήσια βάση, ή αναφέρονται, στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 32 του π.δ. 104/2010 (Α 181).
2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη και άλλες συναφείς πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα II και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των άρθρων 31 έως 36 του παρόντος νόμου, σχετικά τόσο με τις δαπάνες όσο και με τις χρεώσεις. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται.
3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:

α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από τον διαχειριστή υποδομής,

β) απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες,

γ) χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής και ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης,

δ) αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού και το σύστημα επίλυσης των διαφορών που διατίθεται ως μέρος της εν λόγω διαδικασίας,

ε) διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη,

στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής,

ζ) όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής.

Στη δήλωση εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, των διεθνών μεταφορών και των αιτημάτων που υπόκεινται σε ad hoc διαδικασία. Περιλαμβάνει υπόδειγμα μορφότυπου για αιτήσεις χωρητικότητας. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες κατανομής για διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές.

4.Τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας του άρθρου 25 τους παρόντος νόμου και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει του π.δ. 160/2007 (Α' 201) ή παραπομπή σε διαδικτυακό τόπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

5.Τμήμα για τις πληροφορίες περί των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και με το σύστημα επιδόσεων του άρθρου 35.

6.Τμήμα για πληροφορίες περί πρόσβασης και χρέωσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών του παραρτήματος ΙΙ. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που δεν ελέγχονται από τον διαχειριστή υποδομής παρέχουν πληροφορίες για τα τέλη πρόσβασης στην εγκατάσταση και για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και πληροφορίες για τους τεχνικούς όρους πρόσβασης, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου ή παραπέμπουν σε διαδικτυακό τόπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

7.Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 42.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΦΕΝΟΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΑΙ ΑΦΕΤΕΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 30)

Η συμβατική συμφωνία εξειδικεύει τις διατάξεις του άρθρου 30 και περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1.το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας αναφορικά με την υποδομή και τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, με δομή βάσει του παραρτήματος ΙΙ. Καλύπτει όλες τις πτυχές της διαχείρισης της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και της ανανέωσης της ήδη λειτουργούσας υποδομής. Κατά περίπτωση, μπορεί να καλυφθεί επίσης και η κατασκευή νέας υποδομής,

2.τη δομή των πληρωμών ή των κεφαλαίων που διατίθενται στις υπηρεσίες υποδομής του παραρτήματος ΙΙ, τη συντήρηση και ανακαίνιση και την αντιμετώπιση των υφιστάμενων καθυστερήσεων συντήρησης και ανακαίνισης. Κατά περίπτωση, μπορεί να καλυφθεί και η διάρθρωση των πληρωμών ή των

κονδυλίων που χορηγούνται σε νέα υποδομή,

3.τους στόχους επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη, υπό τη μορφή δεικτών και κριτηρίων ποιότητας που καλύπτουν στοιχεία όπως:

α)επιδόσεις των συρμών, για παράδειγμα όσον αφορά την ταχύτητα των γραμμών, και την αξιοπιστία, και ικανοποίηση των πελατών,

β) χωρητικότητα του δικτύου,

γ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού,

δ) όγκοι δραστηριοτήτων,

ε) επίπεδα ασφάλειας και

στ) προστασία του περιβάλλοντος.

4.το ποσοστό της ενδεχόμενης καθυστέρησης συντήρησης και τα στοιχεία ενεργητικού που θα αποσυρθούν σταδιακά και κατά συνέπεια θα προκαλέσουν διαφορετικές χρηματοροές,

5.τα κίνητρα που προβλέπονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1, εξαιρουμένων όσων υλοποιούνται βάσει της Κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα, σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 3,

6.τις ελάχιστες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά το περιεχόμενο και την συχνότητα υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται ετησίως,

7.τη συμφωνηθείσα διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, που αντιστοιχεί και συνάδει με την διάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου του διαχειριστή υποδομής, καθώς και με το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που καθορίζονται,

8.τους κανόνες για την αντιμετώπιση μεγάλων διαταραχών της λειτουργίας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων έκτακτης ανάγκης και την πρόωρη καταγγελία της συμβατικής συμφωνίας και την έγκαιρη ενημέρωση των χρηστών,

9.διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που αμφότερα τα μέρη παραβούν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις ή σε εξαιρετικές περιστάσεις που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα της δημόσιας χρηματοδότησης. Αυτά περιλαμβάνουν τους όρους και τις διαδικασίες για την επαναδιαπραγμάτευση και την πρόωρη καταγγελία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΤΕΛΗ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 32 παράγραφος 1 και το άρθρο 35)

1.Στα ζεύγη που λαμβάνει υπόψη ο διαχειριστής υποδομής όταν καταρτίζει κατάλογο των τμημάτων της αγοράς για να εισάγει προσαυξήσεις στο σύστημα χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 1 περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) υπηρεσίες επιβατών έναντι υπηρεσιών (services) εμπορευμάτων,

β)συρμοί που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα έναντι άλλων συρμών εμπορευμάτων,

γ)εγχώριες υπηρεσίες έναντι διεθνών υπηρεσιών (services),

δ) συρμοί συνδυασμένης μεταφοράς έναντι απευθείας (direct) συρμών,

ε)αστικές ή περιφερειακές υπηρεσίες επιβατών έναντι υπεραστικών υπηρεσιών επιβατών,

στ) κλειστοί συρμοί έναντι συρμών με μεμονωμένες φορτάμαξες,

ζ)τακτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες έναντι περιστασιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών (services),

2.Το σύστημα επιδόσεων του άρθρου 35 στηρίζεται στις ακόλουθες βασικές αρχές:

α)Για να επιτευχθεί το συμφωνημένο επίπεδο επιδόσεων και να μην διακυβευθεί η οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας, ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους αιτούντες τις κύριες παραμέτρους του συστήματος επιδόσεων, ιδίως τις τιμές για τις καθυστερήσεις, τα κατώτατα όρια των οφειλών στο πλαίσιο του συστήματος επιδόσεων όσον αφορά τόσο τα μεμονωμένα δρομολόγια όσο και το σύνολο των δρομολογίων σιδηροδρομικής επιχείρησης για δεδομένη χρονική περίοδο.

β)Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τουλάχιστον πέντε ημέρες πριν από την εκτέλεση του δρομολογίου, τον πίνακα δρομολογίων, βάσει του οποίου υπολογίζονται οι καθυστερήσεις. Η περίοδος κοινοποίησης από τον διαχειριστή υποδομής μπορεί να είναι μικρότερη σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή καθυστερημένων τροποποιήσεων του πίνακα δρομολογίων.

γ)Όλες οι καθυστερήσεις εντάσσονται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες και υποκατηγορίες καθυστερήσεων:

1.Διαχείριση εκμετάλλευσης/προγραμματισμού που αποδίδεται στον διαχειριστή υποδομής

1.1. Κατάρτιση πίνακα δρομολογίων

1.2. Σύνθεση συρμού

1.3. Λάθη στη διαδικασία εκμετάλλευσης

1.4. Εσφαλμένη εφαρμογή κανόνων προτεραιότητας

1.5. Προσωπικό

1.6. Λοιπές αιτίες

2. Εγκαταστάσεις υποδομής που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

2.1. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης

2.2. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης σε ισόπεδες διαβάσεις

2.3. Εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών

2.4. Εξοπλισμός ηλεκτροδότησης

2.5. Τροχιά

2.6. Δομές

2.7. Προσωπικό

2.8. Λοιπές αιτίες

3.Αιτίες προερχόμενες από τεχνικά έργα που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

3.1. Προγραμματισμένες εργασίες κατασκευών
3.2. Παρατυπίες κατά την εκτέλεση κατασκευαστικών εργασιών
3.3. Μειώσεις ταχύτητας λόγω ελαττωματικής τροχιάς
3.4. Λοιπές αιτίες
4. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλους διαχειριστές υποδομής
4.1. Προκλήθηκε από προηγούμενο διαχειριστή υποδομής
4.2. Προκλήθηκε από επόμενο διαχειριστή υποδομής
5. Εμπορικές αιτίες που αποδίδονται στην σιδηροδρομική επιχείρηση
5.1. Υπέρβαση του χρόνου στάσης
5.2. Αίτημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης
5.3. Εργασίες φόρτωσης
5.4. Παρατυπίες φόρτωσης
5.5. Εμπορική προετοιμασία του συρμού
5.6. Προσωπικό
5.7. Λοιπές αιτίες
6. Τροχαίο υλικό που αποδίδεται στη σιδηροδρομική επιχείρηση
6.1. Προγραμματισμός τροχαίου υλικού/επαναπρογραμματισμός
6.2. Σχηματισμός συρμού από τη σιδηροδρομική επιχείρηση
6.3. Προβλήματα που επηρεάζουν τα οχήματα (μεταφορά επιβατών)
6.4. Προβλήματα που επηρεάζουν τα βαγόνια (μεταφορά εμπορευμάτων)
6.5. Προβλήματα που επηρεάζουν αμαξοστοιχίες, μηχανές και αυτοκινητάμαξες
6.6. Προσωπικό
6.7. Λοιπές αιτίες
7. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
7.1. Προκλήθηκε από επόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση
7.2. Προκλήθηκε από προηγούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση
8. Εξωτερικές αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν στο διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
8.1. Απεργία
8.2. Διοικητικές διατυπώσεις
8.3. Εξωτερική επιρροή
8.4. Επιπτώσεις καιρικών συνθηκών και φυσικών αιτίων
8.5. Καθυστέρηση λόγω εξωτερικών αιτίων στο επόμενο δίκτυο
8.6. Λοιπές αιτίες
9. Δευτερεύουσες αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν στο διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
9.1. Επικίνδυνα περιστατικά, ατυχήματα και απειλές
9.2. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης του ιδίου συρμού
9.3. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης διαφορετικού συρμού
9.4. Αναστροφή
9.5. Ανταπόκριση
9.6. Απαιτείται περαιτέρω έρευνα.

δ) Κατά το δυνατόν, οι καθυστερήσεις αποδίδονται σε έναν μόνο οργανισμό, λαμβανομένης υπόψη τόσο της ευθύνης πρόκλησης της διαταραχής όσο και της ικανότητας αποκατάστασης συνθηκών κανονικής κυκλοφορίας.

ε) Για τον υπολογισμό της πληρωμής συνυπολογίζονται η μέση καθυστέρηση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας με παρόμοιες απαιτήσεις ακριβείας.

στ)Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί, το ταχύτερο δυνατόν, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπολογισμό των οφειλόμενων ποσών βάσει του συστήματος επιδόσεων. Ο εν λόγω υπολογισμός περιλαμβάνει όλα τα καθυστερημένα σιδηροδρομικά δρομολόγια εντός περιόδου το πολύ ενός μηνός.

ζ)Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και των διατάξεων του άρθρου 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά το σύστημα επιδόσεων, διατίθεται σύστημα επίλυσης των διαφορών για ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το σύστημα επίλυσης διαφορών είναι αμερόληπτο έναντι των εμπλεκόμενων μερών. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

η)Μία φορά το χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το ετήσιο μέσο επίπεδο των επιδόσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των κύριων παραμέτρων που έχουν συμφωνηθεί στο μηχανισμό επιδόσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ

(αναφερόμενο στο άρθρο 43)

1. Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος.
2. Η μεταβολή του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιείται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου. Εφόσον γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά τον χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν υπόψη, κατά περίπτωση, αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου, καθώς και, κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Οι διαχειριστές υποδομής δύναται να συμφωνήσουν σε διαφορετικές ημερομηνίες και, στην περίπτωση αυτή, ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε περίπτωση που ενδέχεται να επηρεαστεί η διεθνής κίνηση.
3. Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται όχι περισσότερο από 12 μήνες αλλά όχι λιγότερο από 8 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.
4. Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι έχουν καταρτιστεί προσωρινές διεθνείς διαδρομές συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες.
5. Το αργότερο τέσσερις μήνες από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο πίνακα δρομολογίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ ΚΑΤΟΠΙΝ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

(αναφερόμενα στο άρθρο 56 παράγραφος 12)

1.Λογιστικός διαχωρισμός

α)χωριστοί λογαριασμοί κερδών και ζημιών και ισολογισμούς για δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και για την διαχείριση της υποδομής,

β)λεπτομερείς πληροφορίες για μεμονωμένες πηγές και χρήσεις δημόσιων κονδυλίων κατά διαφανή και αναλυτικό τρόπο, περιλαμβάνεται και λεπτομερής ανασκόπηση της χρηματοροής της επιχείρησης προκειμένου να προσδιοριστεί ο τρόπος που δαπανήθηκαν τα δημόσια κονδύλια,

γ)κατηγορίες δαπανών και κερδών που επιτρέπουν να προσδιοριστεί αν πραγματοποιήθηκαν διασταυρούμενες επιδοτήσεις μεταξύ αυτών των διαφορετικών δραστηριοτήτων, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα,

δ)μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή των δαπανών στις διάφορες δραστηριότητες,

ε)αν η υπαγόμενη στις ρυθμίσεις εταιρεία αποτελεί μέρος ομίλου, πλήρη στοιχεία των πληρωμών μεταξύ των εταιρειών του ομίλου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή χρήση των δημόσιων κονδυλίων.

2.Παρακολούθηση των τελών σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης

α)διάφορες κατηγορίες δαπανών, ιδίως με επαρκείς πληροφορίες για τις οριακές/άμεσες δαπάνες των διάφορων υπηρεσιών ή ομάδων υπηρεσιών, ώστε να είναι δυνατή η παρακολούθηση των τελών υποδομής,

β)επαρκείς πληροφορίες έτσι ώστε να επιτρέπεται η παρακολούθηση των μεμονωμένων τελών που καταβάλλονται για τις υπηρεσίες (ή ομάδες υπηρεσιών), εάν το ζητήσει ο ρυθμιστικός φορέας, οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν στοιχεία για τους όγκους και τις τιμές των μεμονωμένων υπηρεσιών, καθώς και το συνολικό εισόδημα για μεμονωμένες υπηρεσίες που καταβάλλουν εσωτερικοί και εξωτερικοί πελάτες,

γ)δαπάνες και έσοδα των μεμονωμένων υπηρεσιών (ή ομάδων υπηρεσιών) με τη συναφή μεθοδολογία δαπανών, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα για να εντοπιστεί δυνητική τιμολόγηση αντίθετη στον ανταγωνισμό (διασταυρούμενες επιδοτήσεις, εξοντωτική ή υπερβολική τιμολόγηση).

3.Αναφορά οικονομικών επιδόσεων

α) δήλωση οικονομικών επιδόσεων,
β) συνοπτική δήλωση δαπανών,
γ) δήλωση δαπανών συντήρησης,
δ) δήλωση δαπανών λειτουργίας,
ε) δήλωση εσόδων,
στ)δικαιολογητικά που στηρίζουν και επεξηγούν τις δηλώσεις, όπου απαιτείται.

Άρθρο 63
Έναρξη ισχύος
(Άρθρο 66 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ	
ΟΔΗΓΙΑ 2012/34/ΕΕ	ΕΘΝΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4	Άρθρο 4
Άρθρο 5	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6
Άρθρο 7	Άρθρο 7
Άρθρο 8	Άρθρο 8
Άρθρο 9	Άρθρο 9
Άρθρο 10	Άρθρο 10
Άρθρο 11	Άρθρο 11
Άρθρο 12	Άρθρο 12
Άρθρο 13	Άρθρο 13
Άρθρο 14	Άρθρο 14
Άρθρο 15	Άρθρο 15
Άρθρο 16	Άρθρο 16
Άρθρο 17	Άρθρο 17
Άρθρο 18	Άρθρο 18
Άρθρο 19	Άρθρο 19
Άρθρο 20	Άρθρο 20
Άρθρο 21	Άρθρο 21
Άρθρο 22	Άρθρο 22
Άρθρο 23	Άρθρο 23
Άρθρο 24	Άρθρο 24
Άρθρο 25	Άρθρο 25
Άρθρο 26	Άρθρο 26
Άρθρο 27	Άρθρο 27
Άρθρο 28	Άρθρο 28
Άρθρο 29	Άρθρο 29
Άρθρο 30	Άρθρο 30
Άρθρο 31	Άρθρο 31
Άρθρο 32	Άρθρο 32
Άρθρο 33	Άρθρο 33
Άρθρο 34	Άρθρο 34
Άρθρο 35	Άρθρο 35
Άρθρο 36	Άρθρο 36
Άρθρο 37	Άρθρο 37
Άρθρο 38	Άρθρο 38
Άρθρο 39	Άρθρο 39
Άρθρο 40	Άρθρο 40
Άρθρο 41	Άρθρο 41
Άρθρο 42	Άρθρο 42

Άρθρο 43	Άρθρο 43
Άρθρο 44	Άρθρο 44
Άρθρο 45	Άρθρο 45
Άρθρο 46	Άρθρο 46
Άρθρο 47	Άρθρο 47
Άρθρο 48	Άρθρο 48
Άρθρο 49	Άρθρο 49
Άρθρο 50	Άρθρο 50
Άρθρο 51	Άρθρο 51
Άρθρο 52	Άρθρο 52
Άρθρο 53	Άρθρο 53
Άρθρο 54	Άρθρο 54
Άρθρο 55	Άρθρο 55
Άρθρο 56	Άρθρο 56
Άρθρο 57	Άρθρο 57
Άρθρο 58	Άρθρο 58
Άρθρο 59	
Άρθρο 60	
Άρθρο 61	
Άρθρο 62	
Άρθρο 63	
Άρθρο 64	Άρθρο 59
Άρθρο 65	Άρθρο 60
Άρθρο 66	Άρθρο 63
Άρθρο 67	
Παραρτήματα	Άρθρο 62

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 27 Ιουλίου 2016

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ

Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΙΛΗΣ

Εξωτερικών

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ

Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

Οικονομικών

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 27 Ιουλίου 2016

Ο επί της Δικαιοσύνης Υπουργός

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (Ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ καθώς και διάφορες πληροφορίες που σχετίζονται με αυτά, **διατίθενται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr.** Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση** **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)
Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

